



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

FÖS-STUDIE IM AUFTRAG DES WWF – 12. Juni 2009

SIND DIE DEUTSCHEN KONJUNKTURPAKETE NACHHALTIG?

**Von Sebastian Schmidt, Florian Prange, Kai Schlegelmilch,
Jacqueline Cottrell, Dr. Anselm Görres**

| INHALTSVERZEICHNIS | SEITE |
|--|-----------|
| I. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG UND EMPFEHLUNGEN – KONKRETE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR EIN NACHHALTIGES KONJUNKTURPROGRAMM | 4 |
| 1 Gesamtbewertung | 4 |
| a) Kredite und Bürgschaften | 5 |
| b) Öffentliche Investitionen | 6 |
| c) Steuererleichterungen/Entlastung der Haushalte | 7 |
| d) Arbeitsvermittlung/Weiterbildung | 8 |
| 2 Analytische Übersichtstabellen zu den Maßnahmen der deutschen Konjunkturpakete | 9 |
| 3 Die zehn wichtigsten Verbesserungsvorschläge | 20 |
| II. EINFÜHRUNG | 22 |
| 1 Hintergrund | 22 |
| 2 Ziele der Studie | 23 |
| 3 Methodische Herangehensweise | 23 |
| III. DIE DEUTSCHEN KONJUNKTURPAKETE | 24 |
| 1 Das erste Konjunkturpaket von 2008 | 25 |
| a) M.1.1: Kreditversorgung der Wirtschaft | 26 |
| b) M.1.2. bis M.1.7.: Impulse für Investitionen | 26 |
| c) M.1.8. bis M.1.13.: Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen | 30 |
| 2 Das zweite Konjunkturpaket von 2009 | 32 |
| a) M.2.1 und M.2.2: Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand | 33 |
| b) M.2.3 bis M.2.9 Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft | 35 |
| c) M.2.10 bis M.2.14: Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive | 38 |
| d) M.2.15 bis M.2.18 Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathaushalte und des Mittelstands | 40 |
| e) M.2.19: Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen | 42 |
| 3 Diskussion der Kernelemente und Anreize der zwei deutschen Konjunkturpakete | 42 |
| IV. BEWERTUNG DER MASSNAHMEN UND VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE | 46 |
| 1 Bewertung des ersten Pakets | 48 |
| a) M.1.1: Kreditversorgung der Wirtschaft | 48 |
| b) M.1.2. bis M.1.7.: Impulse für Investitionen | 49 |
| c) M.1.8. bis M.1.13.: Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen | 54 |
| 2 Bewertung des zweiten Pakets | 56 |
| a) M.2.1.1 bis M.2.1.2: Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand | 56 |
| b) M.2.3 bis M.2.9: Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft | 59 |
| c) M.2.10 bis M.2.14: Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive | 64 |
| d) M.2.15 bis M.2.18 Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathaushalte und des Mittelstands | 66 |
| e) M.2.19: Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen | 68 |
| V. EMPFEHLUNGEN – KONKRETE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR EIN NACHHALTIGES KONJUNKTURPROGRAMM | 70 |
| VI. ANHANG I – ANALYTISCH-TABELLARISCHE BEWERTUNG DER DEUTSCHEN KONJUNKTURPAKETE | 73 |

| | | |
|-------------|--|------------|
| 1 | Bewertung des ersten Paketes | 73 |
| a) | M.1.1: Kreditversorgung der Wirtschaft | 73 |
| b) | M.1.2. bis M.1.7.: Impulse für Investitionen | 74 |
| c) | M.1.8. bis M.1.13.: Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen | 80 |
| 11. | Bewertung des zweiten Paketes | 84 |
| a) | M.2.1 und M.2.2: Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand | 84 |
| b) | M.2.3 bis M.2.9: Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft | 89 |
| c) | M.2.10 bis M.2.14: Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive | 96 |
| d) | M.2.15 bis M.2.18 Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathauhalte und des Mittelstands | 100 |
| e) | M.2.19: Nachhaltige Finanzpolitik für die künftigen Generationen | 103 |
| VII. | ANHANG II – INDIKATOREN FÜR ÖKOLOGISCHE, ÖKONOMISCHE UND SOZIALE NACHHALTIGKEIT | 105 |
| 1 | Einführung | 105 |
| 2 | Ökologische Nachhaltigkeit | 107 |
| a) | Energie- und Rohstoffintensität | 107 |
| b) | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | 108 |
| c) | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | 108 |
| d) | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | 109 |
| e) | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | 109 |
| 3 | Ökonomische Nachhaltigkeit | 110 |
| a) | Energie- und Rohstoffproduktivität | 110 |
| b) | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | 110 |
| c) | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | 110 |
| d) | Finanzierungssaldo des Staatssektors | 110 |
| e) | Investitionsquote | 111 |
| f) | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | 111 |
| g) | Bruttoinlandsprodukt | 111 |
| h) | Erwerbstätigenquote | 111 |
| 4 | Soziale Nachhaltigkeit | 111 |
| a) | Verteilungswirkung | 112 |
| b) | Erziehung, Bildung und Weiterbildung | 112 |

I. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG UND EMPFEHLUNGEN – KONKRETE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR EIN NACHHALTIGES KONJUNKTURPROGRAMM

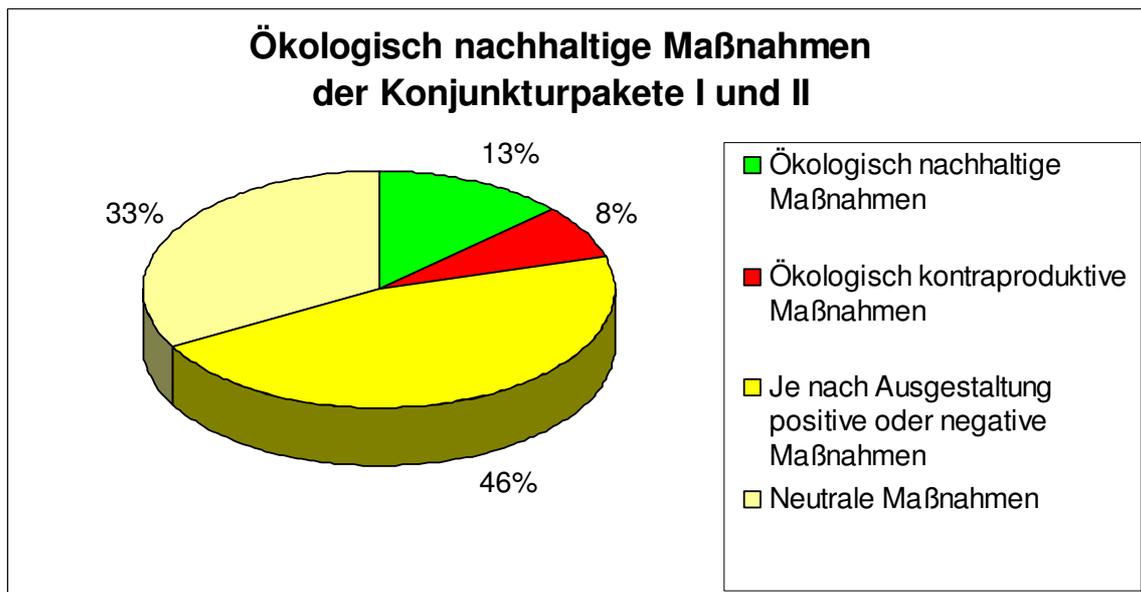
1 Gesamtbewertung

Zielsetzung dieser Studie ist, die beiden deutschen Konjunkturpakete auf der Basis ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeitskriterien zu evaluieren.

Dabei wurde insbesondere die ökologische Dimension der Konjunkturmaßnahmen einer kritischen qualitativen Überprüfung unterzogen, weil bislang bei den Darstellungen der Pakete häufig nur die quantitative Dimension ökologischer Maßnahmen betont wurde, ohne die zu erwartende Umsetzung entsprechend zu diskutieren.

Jede Konjunkturmaßnahme wurde dabei ausgewählten Indikatoren in Anlehnung an die Nachhaltigkeitsstrategie für Deutschland gegenübergestellt und bewertet.

Die Analyse der einzelnen Maßnahmen hat ergeben, dass lediglich 13 % davon geeignet erscheinen, der Umwelt zugute zukommen. Damit entsprechen die beschlossenen Konjunkturpakete der Bundesregierung in keiner Weise den Ansprüchen an einen Green New Deal, wie er von führenden Ökonomen gefordert wird.

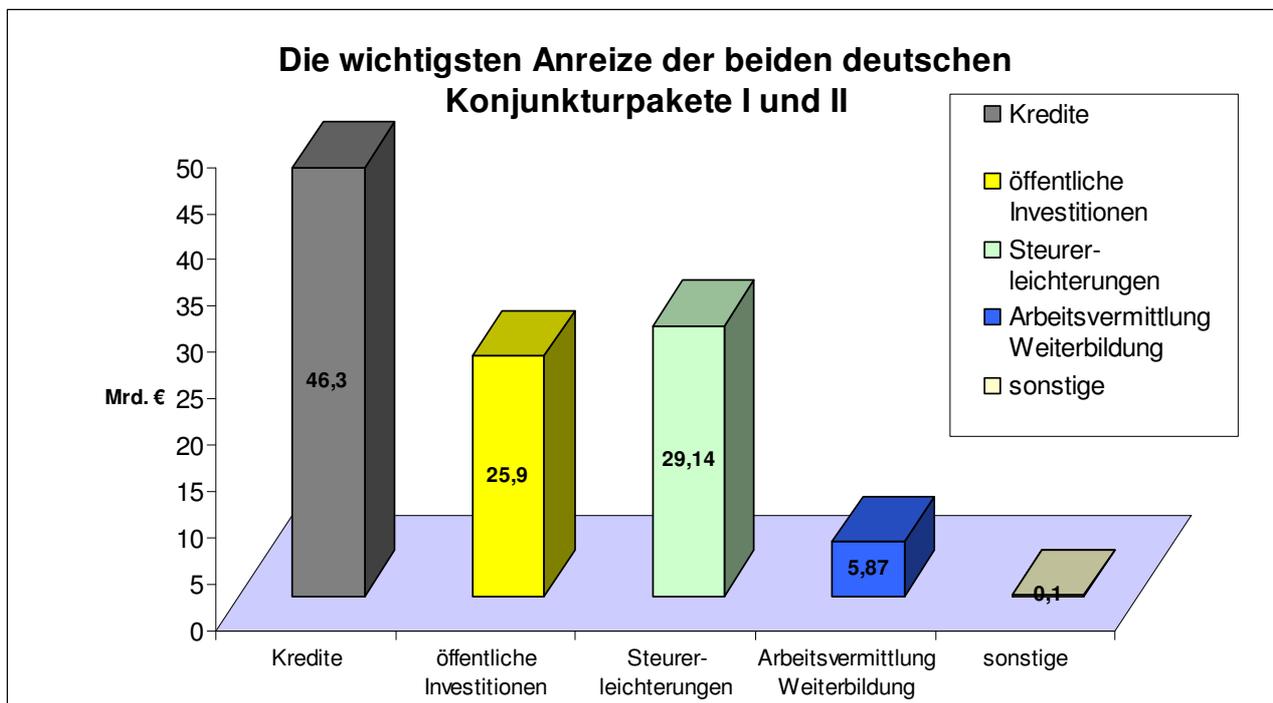


Die Betrachtung der beiden Pakete in ihrer Gesamtheit hat ergeben, dass ökologische Belange bei der **Mehrzahl der Maßnahmen keine Rolle spielen**. Bei vielen Maßnahmen wird es darüber hinaus auf die **konkrete Umsetzung ankommen**. Hier wird sich entscheiden, ob und wie die Maßnahmen in der Praxis ökologisch wirken. Insbesondere wurde hier von der Bundesregierung versäumt, **klare Vorgaben** zu machen.

Langfristig gesehen sind die ökonomischen Auswirkungen zwar schwer vorherzusagen. Es wird jedoch bei kritischer Betrachtung deutlich, dass die Ausgaben, die heute auf Grundlage der Pakete getätigt werden, einerseits kurzfristige Konsumstrohfeuer anfachen können, sich andererseits aber nicht per se nachhaltig ökonomisch positiv auswirken werden. Eher besteht die Gefahr, dass Investitionen lediglich vorgezogen werden. Ein Beispiel dafür ist, dass Investitionen in den konventionel-

len Straßenverkehr beschleunigt umgesetzt werden, was zulasten von Investitionen in zukunftsfähige Mobilitätskonzepte geht.

Auffällig ist insgesamt, dass das im politischen Prozess zustande gekommene Sammelsurium der Maßnahmen viele Programmteile enthält, die weder klare positive ökologische noch wirtschaftliche oder soziale positive Effekte bewirken. Eine an der Nachhaltigkeit orientierte Politik sieht anders aus, sie hätte eine klare Richtschnur. **Stattdessen steht in weiten Teilen nur die kurzfristige Wirtschaftsstimulierung im Vordergrund, ohne die langfristig erforderlichen Strukturveränderungen angemessen anzugehen.** Damit wurden die Möglichkeiten, die das Konjunkturpaket aufgrund seiner finanziellen Größenordnung besessen hätte, bei Weitem nicht optimal genutzt. Positiv ist, dass es jetzt auch an den Akteuren liegt, die bestehenden Potenziale im Sinne einer ökologischen Nachhaltigkeit entsprechend zu nutzen.



a) Kredite und Bürgschaften

Kredite zu vergeben und Bürgschaften zu übernehmen sollte sehr viel deutlicher und verbindlicher daran gebunden werden, ob die Kredit- und Bürgschaftsnehmer die Nachhaltigkeitskriterien einhalten.

Dass die Kreditinstitute und damit die Wirtschaft mit Krediten versorgt werden, kann als neutrale, aber mit einem **Gesamtvolumen von 115 Mrd. Euro in den Konjunkturpaketen I und II** als ganz zentrale Maßnahme angesehen werden. Es gibt große Ausgestaltungspotenziale hin zu einer ökologischen Orientierung, aber grundsätzlich auch, um einige grundlegende Fehlentwicklungen zu beheben. Diese wurde aber bisher nicht genutzt, da kaum Auflagen aus ökologischer Sicht gemacht werden. Gerade die erneuerbaren Energien, die zumindest über das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) gefördert werden und so eine 20-jährige Investitions- und Nachfragesicherheit haben, leiden unangemessen unter Restriktionen wie Maximalgrenzen für die Kreditvergabe, die derzeit auf dem Kapitalmarkt herrschen und die nicht vom Rettungspaket behoben werden.

b) Öffentliche Investitionen

Investitionsentscheidungen von Bund, Ländern und Kommunen sollten sehr viel deutlicher auf eine innovative und zukunftsorientierte Wirtschaftsentwicklung ausgerichtet werden.

Impulse für zusätzliche bzw. vorgezogene Investitionen dienen in den Konjunkturpaketen dazu, die krisenhafte Auftragslage in der Hoffnung zu überbrücken, dass sich die Krise bald abschwächt. Aus ökonomischer, ökologischer und sozialer Sicht wäre jedoch zu wünschen, dass notwendige Strukturreformen in der Wirtschaft bei den im Ansatz enthaltenen Maßnahmen besser berücksichtigt werden. So könnten wesentlich nachhaltigere Grundlagen für eine zukunftsorientierte Wirtschaftsentwicklung geschaffen werden. Das Potenzial für eine nachhaltige Orientierung dieser Maßnahmen ist daher zumindest grundsätzlich vorhanden, wird gegenwärtig jedoch nur zu einem Teil positiv genutzt: Es drängt sich der Eindruck auf, dass die verschiedenen Maßnahmen übereilt zu einem bunten, aber in sich inkonsistenten Programm zusammengefügt worden sind. Anscheinend hat hier erneut das kurzfristige Denken dominiert, sodass jetzt auch in großem Umfang nicht nachhaltige Investitionen ausgelöst werden. So belaufen sich allein die Investitionen in den Straßenverkehr auf 1,8 Mrd. Euro, während ein Investitionsschwerpunkt für öffentlichen Nahverkehr fehlt. Dabei wäre ein derartiger Investitionsschwerpunkt gerade auch im Hinblick auf das von der Bundesregierung formulierte Ziel sinnvoll, die Energieeffizienz bis 2020 erheblich zu steigern.

Die Investitionen bewerten wir unterschiedlich. Im Verkehrsbereich handelt es sich hierbei um den alten Konflikt zwischen Investitionen in die Straßen- und die Schieneninfrastruktur. Während die Schieneninvestitionen eher positiv zu beurteilen sind, trifft dies für die Investitionen in den Straßenverkehr nicht zu. Allerdings gibt es auch bei Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur einen gewissen Spielraum für – zumindest potenziell – nachhaltige Investitionen. Dieser betrifft den Aufbau der Infrastruktur für Elektro- und Wasserstoffmobilität. Jedes Pilotprojekt in diesem Bereich bringt uns wichtige Erkenntnisse in Bezug auf eine nachhaltige Mobilität. Positiv zu werten wären auch Verbesserungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, um Zerschneidungswirkungen zu reduzieren und damit ökologische Korridore wiederherzustellen bzw. zu erhalten, was z. B. in Südbrandenburg diskutiert wird. Kritisch ist anzumerken, dass die Bundesregierung mit Investitionen in moderne Mobilitätstechnologie die jahrelangen selbstverschuldeten Versäumnisse von Automobilindustrie und Energiewirtschaft zum Teil kompensiert. So werden die Kosten des Fortschritts kollektiviert und die daraus in Zukunft resultierenden Profite fallen in erster Linie der Privatwirtschaft zu.

Ein weiterer interessanter Punkt im Bereich Mobilität betrifft die Absatzförderung für Pkws mittels der Abwrackprämie. Sie hätte, um nachhaltig zu sein, deutlichere Anreize für einen Strukturwandel setzen müssen. So konnte z. B. in Luxemburg mit entsprechenden Anreizen der Anteil der Anmeldungen von Autos mit Emissionen unter 120 g/CO₂ von 9,2 % im Jahr 2005 auf 21,9 % in den ersten zwei Monaten des Jahres 2009 gesteigert werden¹. In Deutschland dagegen muss lediglich die Abgasnorm Euro 4 eingehalten werden, obwohl seit 2005 Euro 4 für alle Neufahrzeuge gilt und es auf dem deutschen Markt kaum noch Modelle mit schlechteren Werten gibt. Auch scheint bereits vorprogrammiert, dass die Pkw-Nachfrage nach Ablauf der Förderung einbricht, sodass diese Maßnahme weder ökonomisch, ökologisch oder sozial als nachhaltig bezeichnet werden kann. Am 25. März 2009 wurde darüber hinaus beschlossen, diese Maßnahme zu verlängern und aufzustocken,

¹ Pressemitteilung des Umweltministeriums in Luxemburg, URL:
http://www.environnement.public.lu/actualites/2009/03/Conference_de_presse_bilan_2008/2009_03_24_conf_de_presse.pdf

was wir aus ökologischer und gerade auch fiskalischer Sicht kritisch bewerten. Dabei wurden die angesprochenen Kritikpunkte bei der Verlängerung noch nicht einmal ansatzweise korrigiert.

Sehr positiv beurteilen wir dagegen in jeglicher Dimension der Nachhaltigkeit die Investitionen in die Energieeffizienz von Gebäuden. Hierauf sollte ein noch stärkerer Ausgabenschwerpunkt gelegt werden. So können musterhaft Beschäftigung geschaffen, regionale Wirtschaftskreisläufe gestärkt und CO₂-Emissionen gesenkt werden. Diese quer durch alle Parteien anerkannte und unumstrittene Maßnahme sollte daher auch politisch leicht durchsetzbar sein und wesentlich stärker genutzt werden. Mit einem **Anteil von 11 % am Gesamtvolumen** der Konjunkturprogramme entspricht das Gewicht dieser Maßnahme in keiner Weise einem „grünen Konjunkturpaket“ und dem Investitionsbedarf in die Bildungsinfrastruktur Deutschlands. So sind laut einer Studie des Instituts für Urbanistik² die Hälfte der 150.000 Schulgebäude, Turnhallen und Kindertagesstätten dringend sanierungsbedürftig und müssen energetisch nachgerüstet werden. **Allein für die bundesweit 44.000 Schulen ergibt sich bis 2020 ein Investitionsbedarf von 73 Mrd. Euro. Für die Sanierung der Hochschulen sind laut Hochschulrektorenkonferenz zudem bis zu 25 Mrd. Euro nötig³.**

Unklar bleibt darüber hinaus, ob die Kommunen dem Anspruch der energetischen Sanierung gerecht werden. So sieht das kommunale Investitionsprogramm (Konjunkturpaket II) laut § 3 Abs. 1 Nr. 1 Finanzhilfen in einer Größenordnung von 8,645 Mrd. Euro insbesondere für die energetische Sanierung der Bildungsinfrastruktur vor. In einem Schreiben zur Auslegung des Zukunftsinvestitionsgesetzes durch das Bundesministerium für Finanzen heißt es dagegen „Bei der Abgrenzung der Förderbereiche kann das Zukunftsinvestitionsgesetz unter Geltung des neuen Art. 104 GG entsprechend weit ausgelegt werden. Das bedeutet, dass in den Förderbereichen Schulinfrastruktur, Hochschulen, kommunale und gemeinnützige Einrichtungen der Weiterbildung **Investitionsvorhaben auch förderfähig sind, bei denen keine energetische Sanierung vorgenommen wird.**“⁴

Für die ökologische Bewertung der beiden Konjunkturprogramme hat diese „Interpretationshilfe“ beträchtliche Auswirkungen. Geht man davon aus, dass in der operativen Ausgestaltung der Förderhilfen lediglich 60 % der ursprünglich vorgesehenen Summe von 8,645 Mrd. Euro in die energetische Sanierung fließen, **sinkt der Anteil aller ökologischen Maßnahmen an den Konjunkturpaketen I und II auf unter 10 %.** Dies macht deutlich, dass das Umsetzen der Konjunkturpakete einen klaren ökologischen Schwerpunkt vermissen lässt.

c) Steuererleichterungen/Entlastung der Haushalte

Die Mehrzahl dieser Regelungen dient in erster Linie sozialen und ökonomischen, nicht ökologischen Zielen. Die Regelungen der Kfz-Steuer geben falsche bzw. unzureichende Impulse und lassen klare ökologische Rahmenbedingungen vermissen.

Aus ökologischer Sicht erscheinen diese Maßnahmen weitestgehend neutral. Indirekt haben sie zwar eher negative Effekte, da sie dazu tendieren, die wirtschaftliche Aktivität – vor allem der privaten – ohne Lenkungswirkung in puncto Nachhaltigkeit zu erhöhen, was in aller Regel negative Effekte auf die Umwelt hat.⁵ Ökonomisch und sozial nachhaltig sind derartige Maßnahmen in der

² http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte/2_08/02.phtml

³ http://www.hrk.de/de/download/dateien/PM_Investitionsprogramm.pdf

⁴ <http://www.im.nrw.de/bue/doks/bmfzu104gg.pdf>, S. 4

⁵ http://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD0000000000039330.pdf,
<http://www.naturama.ch/projekte/nachhaltigkeit/Wirtschaftswachstum.pdf>

Krise durchaus, da die Fähigkeit einer Volkswirtschaft, in Zukunft Gewinne zu erwirtschaften, dadurch gestärkt und eine Schrumpfung verhindert werden kann. Sie könnten aber durch entsprechende steuerliche Erleichterungen in Anlehnung an ökologische und soziale Kriterien weitaus nachhaltiger ausgestaltet werden, z. B. indem Steuersätze entsprechend reduziert werden.

Die besten Chancen, die eine CO₂-orientierte Kraftfahrzeugsteuer für den Klimaschutz bietet, wurden vom Bund dagegen gar nicht genutzt, da die konkrete Ausgestaltung der CO₂-Komponente nur zu unerheblichen Belastungsverschiebungen führt und es weder sinnvoll noch erforderlich ist, die Hubraumkomponente beizubehalten. Dennoch sind zumindest leichte Lenkungseffekte dadurch zu erwarten, dass Fahrzeuge mit sehr geringen CO₂-Emissionen entlastet werden. Allerdings gibt es nach Angaben der Deutschen Umwelthilfe große Pkws mit hohen CO₂-Emissionen (wie z. B. den 500-PS-Geländewagen Audi Q7), die durch die Reform entlastet werden, was klimapolitisch klar kontraproduktiv ist.

d) Arbeitsvermittlung/Weiterbildung

Diese Maßnahmen sind vom Ansatz her nachhaltig und sollten gezielter auf ökologisch orientierte Zukunftsbranchen ausgerichtet werden, um als vollständig nachhaltig bezeichnet werden zu können.

Die Maßnahmen im Bereich der Arbeitsvermittlung und der Aus- und Weiterbildung weisen ein hohes Zukunfts- und Nachhaltigkeitspotenzial auf. Allerdings ist nicht zu erkennen, dass dieses gezielt erschlossen wird. Gerade die erneuerbaren Energien leiden bereits seit Jahren unter einem eklatanten Arbeitskräftemangel. Dieser Engpass sollte gezielt angegangen und durch Aus-, Um- und Weiterbildungsmaßnahmen behoben werden. Nachdem es die Bundesregierung versäumt hat, hier die richtigen Schwerpunkte zu setzen, kann dieses Potenzial jetzt nur noch durch die Nachfrage und das gezielte Abrufen seitens der Erneuerbare-Energien-Branche und interessierter Arbeitskräfte erschlossen werden.

2 Analytische Übersichtstabellen zu den Maßnahmen der deutschen Konjunkturpakete

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen der beiden deutschen Konjunkturpakete mit ihren wichtigsten Eigenschaften dargestellt. Wo dies möglich war, ist eine Gewichtung aufgrund des finanziellen Umfangs einer Maßnahme ersichtlich. Es handelt sich bei den Werten häufig um Prognosen der Bundesregierung. Wo dies möglich war, ist angegeben, in welchem Jahr wie viel Geld ausgegeben werden soll. Bei Maßnahmen, bei denen zwar klar ist, dass die Ausgaben in einem abgrenzbaren Zeitraum anfallen werden, die genaue Höhe der jeweiligen Beträge jedoch nicht zu ermitteln war, ist dies mit einem X gekennzeichnet. Die Beträge sind nach Angaben des Bundesministeriums der Finanzen und des Bundeswirtschaftsministeriums dargestellt.

Die nächsten beiden Spalten enthalten Informationen zu den jeweiligen Zahlungsempfängern und den unmittelbaren Finanzierungsobjekten. Anhand dieser Spalten kann nachvollzogen werden, was genau mit einer Maßnahme finanziert wird und welche Akteure zunächst von Zahlungen profitieren.

In der nächsten Spalte werden die Maßnahmen in verschiedene ökonomische Kategorien eingeordnet. Die Kategorien enthalten:

- kreditbezogene Maßnahmen, um zusätzliche Liquidität für Unternehmen zu schaffen
- investive Maßnahmen
- steuerliche Entlastungen, differenziert nach Haushalten und Privatwirtschaft
- Maßnahmen zur Qualifizierung und Beschäftigungssicherung
- sonstige Anreize

Die letzte Spalte enthält eine ökologische Gesamtbewertung, die sich auf die Bewertungen in den Anhängen stützt. Für die Bewertung gilt folgende Legende:

| | |
|--|----|
| Wirkungen auf Nachhaltigkeit weitgehend positiv: | ++ |
| Wirkungen auf Nachhaltigkeit eher positiv: | + |
| neutral: | O |
| Wirkungen auf Nachhaltigkeit eher negativ: | - |
| Wirkungen auf Nachhaltigkeit weitgehend negativ: | -- |

Um die ökologische Nachhaltigkeit zu messen, wurden die folgenden Indikatoren aus der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie abgeleitet:

Tabelle 1. Indikatoren für die Bewertung der Nachhaltigkeit von Konjunkturmaßnahmen

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|-----------|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | |
| | Investitionsquote | |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | |
| | Bruttoinlandsprodukt | |
| | Erwerbstätigenquote | |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | |
| | Aus- und Weiterbildung | |

Die Bewertungskategorie „sehr positive ökonomische Nachhaltigkeit“ wird bei direkten Investitionen in globale Zukunftsbranchen angewendet. Wenn bei einer Maßnahme noch nicht vollständig geklärt ist, wohin die Gelder genau fließen werden, eröffnet dies einen Spielraum, um die Auswirkungen von Maßnahmen bei der Implementation zu optimieren. Bei Verkehrsinvestitionen z. B. sind aus Sicht der nachhaltigen Entwicklung Investitionen in öffentliche (Schiene-)Verkehrsinfrastruktur oder Infrastrukturprojekte der Elektro- oder Wasserstoffmobilität deutlich nachhaltiger als der flächendeckende Ausbau von Straßen. In Fällen, in denen noch Optimierungsspielraum besteht, wird dies durch die dargestellte Bandbreite positiver, neutraler und negativer Entwicklungsszenarien verdeutlicht (-, 0, +). Was genau der Spielraum für Optionen eröffnet und wie er nachhaltig genutzt werden kann, ist in den detaillierten Bewertungen im Anhang nachzulesen.

Tabelle 2. Analytische Übersichtstabelle mit ökologischer Gesamtbewertung der deutschen Konjunkturpakete

| Maßnahmen Paket I | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | | Wer und was werden finanziert? | | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|--|-------------------------|----------|---------------|---|--|------------------|-------------------------------------|
| | | 2009 | 2010 | WER | WAS | | |
| Kreditversorgung der Wirtschaft | | | | | | | |
| M.1.1.Kreditversorgung der Wirtschaft | 15 Mrd. ⁶ | x | | Privatwirtschaft: mittel- ständige Unternehmen | Kredite | Kredit | -, O, + |
| Impulse für Investitionen | | | | | | | |
| M.1.2 Degressive Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens | 6,27 Mrd. ⁷ | 3,135 | 3,135 | Privatwirtschaft: alle Un- ternehmen | Abschreibungen | steuerlich | O |
| M.1.3 Degressive Abschreibung und befristet für 2 Jahre Sonderab- schreibungen für KMU | 0,61 Mrd. ⁸ | 0,305 | 0,305 | Privatwirtschaft: kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) | Abschreibungen | steuerlich | O |
| M.1.4 Energieeffizienz bei Gebäuden und Aufstockung des „Son- derfonds Energieeffizienz in KMU“ | 3,3 Mrd. ⁹ | | | Privatwirt- schaft/Haushalte/Länder und Kommunen | energetische Sa- nierung/ altersgerechter Umbau von Wohnraum | Kredit | ++ O |
| M.1.4.1 CO ₂ -Gebäudesanierungsprogramm/ „Sonderfonds Ener- gieeffizienz in KMU“ | 2,8 Mrd. | x | x und 2011 | | | | |
| M.1.4.2 Initiative „Wirtschaftsfaktor Alter“ | 0,5 Mrd. | | | | | | |
| M.1.5 Aufstockung der KfW-Infrastrukturprogramme für struktur- schwache Kommunen | 3 Mrd. ¹⁰ | x | x | Kommunen: strukturschwache Kom- munen | kommunale Infrastruktur | Kredit | -, O, + |

⁶ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278888.html>

⁷ http://www.bundesfinanzministerium.de/nm_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

⁸ http://www.bundesfinanzministerium.de/nm_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

⁹ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278908.html>

¹⁰ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278910.html>

| Maßnahmen Paket I | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | | Wer und was werden finanziert? | | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|--|---|----------|------------------------------|--|-------------------------------------|--|-------------------------------------|
| | | 2009 | 2010 | WER | WAS | | |
| M.1.6 Beschleunigte Umsetzung dringlicher Verkehrsinvestitionen M.1.6.1 Bundesfernstraßen M.1.6.2 Bundeswasserstraßen M.1.6.3 Schienenverkehr | 2 Mrd. 0,95 Mrd. ¹¹ 0,43 Mrd. 0,62 Mrd. | 1 | 1 | Bund Verkehrsbausektor | Verkehrs- infrastruktur | investiv | - (6.1 und 6.2) + (6.3) |
| M.1.7 Erhöhung der Finanzmittel für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ | 0,3 Mrd. ¹² (davon 100 Mio. durch die Länder) | 0,1 | x und Folge- jahre | Länder/Kommunen | regionale Wirt- schaftsförderung | investiv | -, O, + |
| Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen | | | | | | | |
| M.1.8 Absatzbarkeit von Handwerkerleistungen und Steuerbonus | 0,9 Mrd. ¹³ | x | x nach 2010 Evaluation | Haushalte/Handwerk | Handwerks- Dienstleistungen | steuerlich | O |
| M.1.9 Kfz-Steuerbefreiung | 0,57 Mrd. ¹⁴ | x | x | Haushalte: Käufer von Neufahrzeugen | Kauf von Neu- fahrzeugen | steuerlich | - |
| M.1.10 Innovationsförderung und -umsetzung/Aufstockung des Be- teiligungskapitals | nicht beziffert ¹⁵ | | | Privatwirtschaft: innovati- ve Unternehmen | Innovationsförde- rung | Kredite | -, O, + |
| M.1.11 Sonderprogramm für ältere und gering qualifizierte Arbeit- nehmerinnen und Arbeitnehmer (WeGebAU) | nicht beziffert (siehe Kon- junkturpaket 2) ¹⁶ | x | | Haushalte: ältere und ger- ing qualifizierte Arbeit- nehmerinnen und Arbeit- nehmer | Qualifizierung | Qualifizie- rung/Beschäftig- ungssicherung | O |
| M.1.12 1.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit | nicht beziffert (siehe Kon- junkturpaket 2) ¹⁷ | x | x bis 2012 | Haushalte: Arbeitslose | Arbeitsvermitt- lung | Qualifizierung/ Beschäftigungs- sicherung | O |

11 <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278916.html>

12 <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278926.html>

13 http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

14 http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

15 <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=279066.html>

16 <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=279068.html>

| Maßnahmen Paket I | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | | Wer und was werden finanziert? | | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|---|-------------------------------|----------|------|--------------------------------|----------------|---|-------------------------------------|
| | | 2009 | 2010 | WER | WAS | | |
| M.1.13 Befristete Verlängerung der Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld | nicht beziffert ¹⁸ | x | | Haushalte: Kurzarbeiter | Gehälter/Löhne | Qualifizierung/ Beschäftigungs- sicherung | O |
| Summe Maßnahmen Paket I | 31,95 Mrd. | | | | | | |

| Maßnahmen Paket II | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | | Wer und was werden finanziert? | | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|--|-------------------------|----------|------|--------------------------------|-------------------------------|------------------|-------------------------------------|
| | | 2009 | 2010 | WER | WAS | | |
| Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand | | | | | | | |
| M.2.1 Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand | 4 Mrd. ¹⁹ | 2 | 2 | | | | |
| M.2.1.1 Investitionsprogramm Verkehr | 2 Mrd. | | | | | | |
| M.2.1.1.1 Investitionen in die Bundesautobahnen | 0,45 Mrd. | | | | | | -- |
| M.2.1.1.2 Investitionen in die Bundesstraßen | 0,4 Mrd. | x | x | Bund | Verkehrs- infrastruktur | investiv | - |
| M.2.1.1.3 Investitionen in die Bundeswasserstraßen | 0,35 Mrd. | | | | | | - |
| M.2.1.1.4 Investitionen in den Schienenverkehr | 0,7 Mrd. | | | | | | + |
| M.2.1.1.5 Investitionen in den kombinierten Verkehr | 0,1 Mrd. | | | | | | -, O, + |
| M.2.1.2 Grundsanierung und energetische Sanierung von Bundesgebäuden | 0,75 Mrd. | x | x | Bund | energetische Sa- nierung | investiv | ++ |
| M.2.1.3 Beiträge an internationale und supranationale Einrichtungen | 0,1 Mrd. | x | x | Bund | Beiträge | Sonstiges | O |
| M.2.1.4 Konjunkturstützende Maßnahmen im Bereich von Investitions- und Ausstattungsbedarf der Ressorts | 0,65 Mrd. | x | x | Bund | Anschaffungen der Ressorts | investiv | -, O, + |
| M.2.1.5 Maßnahmen im Bereich der IuK-Technik | 0,5 Mrd. | x | x | Bund | IT | investiv | O |

¹⁷ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278930.html>

¹⁸ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278932.html>

¹⁹ <http://www.konjunkturpaket.de/Content/DE/Artikel/KP/Anlagen/gesetz-zur-sicherung-von-beschaeftigung-und-stabilitaet-in-deutschland.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/gesetz-zur-sicherung-von-beschaeftigung-und-stabilitaet-in-deutschland>, S. 6ff.

| Maßnahmen Paket II | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | | Wer und was werden finanziert? | | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|--|---|----------|------|------------------------------------|---|------------------|-------------------------------------|
| | | | | | | | |
| M.2.2 Das Kommunale Investitionsprogramm | 13,3 Mrd. ²⁰ (davon 3,3Mrd. durch die Län- der) | x | x | Kommunen | kommunale Investitionen | investiv | |
| M.2.2.1 Investitionsschwerpunkt Bildung M.2.2.2 Investitionsschwerpunkt Infrastruktur | 8,645 Mrd. 4,655 Mrd. | x | x | Kommunen | kommunale Investitionen | investiv | (1.2.1) ++ (1.2.2) -, O, + |
| Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitio- nen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft | | | | | | | |
| M.2.3 Kredit- und Bürgschaftsprogramm | 100 Mrd. ²¹ (davon 25 Mrd. Kredite und 75 Mrd. Bürgschaf- ten) | x | x | Privatwirtschaft | Kredite/Liquidität am Geldmarkt | Kredit | -, O, + |
| M.2.4 Ausweitung der bundesgedeckten Exportfinanzierung | nicht beziffert ²² | | | Privatwirtschaft | Export- bürgschaften | Kredit | -, O, + |
| M.2.5 Das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) | 0,9 Mrd. ²³ | 0,45 | 0,45 | Privatwirtschaft: Mit- telstand | Innovationen | investiv | -, O, + |
| M.2.6 Breitbandstrategie der Bundesregierung | nicht beziffert ²⁴ | x | | Bund | leistungsfähige Breitbandnetze | Sonstiges | O |
| M.2.7 Abwrackprämie/Aufstockung vom 08.04.2009 | 1,5 Mrd. ²⁵ /3,5 Mrd. ²⁶ | x | | Haushalte: Käufer von Neuwagen | Neukauf und Ver- schrottung von Kfz | investiv | - |

²⁰ <http://www.konjunkturpaket.de/Content/DE/Artikel/KP/Anlagen/gesetz-zur-sicherung-von-beschaeftigung-und-stabilitaet-in-deutschland.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/gesetz-zur-sicherung-von-beschaeftigung-und-stabilitaet-in-deutschland>, S. 6

²¹ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287636.html>

²² <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Service/suche.did=287862.html>

²³ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287866.html>

²⁴ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Service/suche.did=287864.html>

²⁵ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287898.html>

²⁶ http://www.bundesfinanzministerium.de/DE/Buergerinnen_und_Buerger/Gesellschaft_und_Zukunft/themenschwerpunkt_konjunkturpakete/Umweltpraemie_aufgestockt.html?

| Maßnahmen Paket II | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | | Wer und was werden finanziert? | | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|--|-------------------------|----------|------|---|-------------------------------------|--|-------------------------------------|
| | | | | | | | |
| M.2.8 Neuregelung der Kfz-Steuer | 0,26 Mrd. ²⁷ | x | x | Haushalte: Käufer von Neufahrzeugen | Kauf verbrauchs- armer Fahrzeuge | steuerlich | O |
| M.2.9 Förderung der Forschung im Bereich Mobilität | 0,5 Mrd. ²⁸ | x | x | Wissenschaft | Forschung | investiv/Kredit | ++ |
| Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive | | | | | | | |
| M.2.10 Einführung von Kurzarbeit attraktiver gestalten | 2,3 Mrd. ²⁹ | 1,1 | 1,2 | Haushalte, Privatwirtschaft | Kurzarbeit | Qualifizierung/Beschäftigungssicherung | O |
| M.2.11 Förderung der beruflichen Weiterbildung | 1,97 Mrd. ³⁰ | 0,710 | 1,26 | Haushalte: Qualifizierungswillige | Qualifizierung | Qualifizierung/Beschäftigungssicherung | O |
| M.2.12 Qualifizierung von Beschäftigten (WeGebAU) | 0,4 Mrd. ³¹ | 0,2 | 0,2 | Haushalte: Qualifizierungswillige | Qualifizierung | Qualifizierung/Beschäftigungssicherung | O |
| M.2.13 Wiedereinstellung von Leiharbeiterinnen und -Arbeitnehmern wird bezuschusst | 0,4 Mrd. ³² | 0,2 | 0,2 | Haushalte: Qualifizierungswillige, Privatwirtschaft | Qualifizierung | Qualifizierung/Beschäftigungssicherung | O |
| M.2.14 5.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit | 0,8 Mrd. ³³ | x | x | Haushalte: Arbeitslose | Arbeitsvermittlung | Qualifizierung/Beschäftigungssicherung | O |

²⁷ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

²⁸ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287902.html>

²⁹ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

³⁰ Koalitionsausschuss (2009): Beschlüsse des Koalitionsausschusses zum Konjunkturpaket II, URL: http://www.dstgb.de/homepage/pressemitteilungen/dstgb_begruessst_konjunkturpaket_ii_schnelle_unbuerokratische_umsetzung_notwendig/konjunkturpaket_ii.pdf, S. 13

³¹ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=285864.html>

³² http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

³³ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

| Maßnahmen Paket II | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | | Wer und was werden finanziert? | | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|--|-------------------------------|----------|------|--|-------------------------------|------------------|-------------------------------------|
| | | | | | | | |
| Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathaushalte und des Mittelstands | | | | | | | |
| M.2.15 Senkung der Einkommenssteuer | 8,94 Mrd. ³⁴ | 2,9 | 6,05 | Haushalte: Empfänger niedriger Einkommen | Erhöhung Grund- freibetrag | steuerlich | O |
| M.2.16 Senkung des Beitragssatzes in der gesetzlichen Kranken- versicherung | 9,5 Mrd. ³⁵ | 3,2 | 6,3 | Haushalte: Beitragszahler der Krankenversicherung | Senkung der Re- gelsätze | steuerlich | O |
| M.2.17 Kinderbonus | 1,58 Mrd. ³⁶ | x | | Haushalte: Eltern/Kinder | Konsum/Sparen | steuerlich | O |
| M.2.18 Erhöhung der Regelsätze für Kinder in der Grundsicherung für Arbeitsuchende und der Sozialhilfe | 0,51 Mrd. ³⁷ | x | x | Haushalte: Eltern/Kinder | Konsum/Sparen | steuerlich | O |
| M.2.19 Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen | nicht beziffert ³⁸ | | | Bund/Länder | Haushalts- konsolidierung | Sonstiges | O |

³⁴ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009,templateId=raw,property=publicationFile.pdf, S. 6

³⁵ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009,templateId=raw,property=publicationFile.pdf, S. 6

³⁶ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009,templateId=raw,property=publicationFile.pdf, S. 6

³⁷ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009,templateId=raw,property=publicationFile.pdf, S. 6

³⁸ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=285868.html>

| Maßnahmen Paket II | Summe in Euro Quelle | Zeitraum | Wer und was werden finanziert? | Art des Anreizes | Ökologische Gesamt- bewertung |
|---|-------------------------|----------|--------------------------------|------------------|-------------------------------------|
| Summe Konjunkturprogramme II (ohne Bürgschaften und einschließlich der Aufstockung der Abwrackprämie) | <u>75,36 Mrd.</u> | | | | |

Anmerkungen zur Abgrenzung und Summierung der Zahlen:

Das in dieser Studie berechnete Gesamtvolumen der Konjunkturprogramme I und II basiert auf folgenden Annahmen und methodischen Abgrenzungen, die erklären, warum der Gesamtbetrag über den von der Bundesregierung genannten 81 Mrd. Euro liegt.

- 1. Fokus auf das tatsächliche Volumen der Maßnahmen:** In der Übersicht der Bundesregierung werden nur die **haushaltswirksamen** Kosten etwa für die beiden Kreditprogramme genannt und nicht die **tatsächlichen Größenordnungen** der Maßnahmen. So hat das Kreditprogramm des Konjunkturprogramms I eine Größenordnung von 15 Mrd. Euro. In der Übersicht tauchen jedoch lediglich die durch die gewährten Zinsvergünstigungen entstehenden Kosten für den Bund in Höhe von 120 Mio. Euro auf³⁹. Im Konjunkturpaket II werden die Kosten des Kredit- und Bürgschaftsprogramms in Höhe von 100 Mrd. Euro mit lediglich 3 Mrd. Euro aufgeführt⁴⁰. Da für die Bewertung der Konjunkturprogramme die von ihnen entfaltete Hebelwirkung auf das Handeln der wirtschaftlichen Akteure ausschlaggebend ist, werden hier die Kreditprogramme mit 15 Mrd. Euro bzw. 25 Mrd. Euro in die Summierung der Maßnahmen aufgenommen.
- 2. Abgrenzung zu anderen Gesetzen:** Die vorliegende Studie betrachtet lediglich die in den Konjunkturpaketen I und II beschlossenen Maßnahmen. Damit wurde das „Maßnahmenpaket zur Senkung der steuerlichen Belastung, Stabilisierung der Sozialversicherung und für Investitionen in Familien“ vom 7. Oktober 2008 nicht berücksichtigt. Die Übersicht des Finanzministeriums⁴¹ rechnet die haushaltswirksamen Kosten dieses Gesetzes zum Konjunkturprogramm I hinzu.
- 3. Aufstockung der Abwrackprämie:** Am 8. April 2009 wurde beschlossen, die Abwrackprämie von 1,5 Mrd. Euro auf insgesamt 5 Mrd. Euro aufzustocken. In die Summierung fließen daher bereits die 5 Mrd. Euro ein.
- 4. Konsistenz der Zahlen:** Bei der Höhe der steuerlichen Maßnahmen widersprechen sich die für die Konjunkturprogramme verantwortlichen Ministerien für Wirtschaft und Finanzen in einer Reihe von Punkten. So geht etwa das Wirtschaftsministerium davon aus, dass die vereinfachte Absetzbarkeit von Handwerksleistungen Steuererleichterungen von 3 Mrd. Euro entspricht, während das Finanzministerium von lediglich 900 Mio. Euro ausgeht. Um die Maßnahmen zu beziffern wurde daher im Zweifelsfall die Zahlengrundlage des Finanzministeriums verwendet, da dieses dafür zuständig ist, steuerliche Maßnahmen zu schätzen.
- 5. Maßnahmen auf europäischer Ebene:** In den Gesetzen zu den beiden Konjunkturpaketen werden eine Reihe von Maßnahmen auf europäischer Ebene benannt. Laut Bundeswirtschafts- und Bundesfinanzministerium werden die europäischen Maßnahmen allerdings nicht mit zu den Konjunkturpaketen gerechnet. In den Übersichten und Berechnungen der beiden Ministerien tauchen diese Maßnahmen daher nicht auf. Diese Studie folgt dieser Systematik.

³⁹ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

⁴⁰ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

⁴¹ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

Übersichten zur Nachhaltigkeit der Maßnahmen in den Konjunkturpaketen I und II

Übersicht der als nachhaltig bewerteten Maßnahmen

| Maßnahmen Paket I | Art des Anreizes | Summe in Euro |
|--|------------------|---------------|
| M.1.4. Energieeffizienz bei Gebäuden und Aufstockung des „Sonderfonds Energieeffizienz in KMU“ | Kredit | 2,8 Mrd. |
| M1.6.3 Schienenverkehr | investiv | 0,62 Mrd. |

| Maßnahmen Paket II | Art des Anreizes | Summe in Euro |
|--|------------------|---------------|
| M.2.1.1.4 Investitionen in den Schienenverkehr | investiv | 0,7 Mrd. |
| M.2.1.2 Grundsanierung und energetische Sanierung von Bundesgebäuden | investiv | 0,75 Mrd. |
| M.2.2.1 Investitionsschwerpunkt Bildung | investiv | 8,645 Mrd. |
| M.2.9 Förderung der Forschung im Bereich Mobilität | investiv | 0,5 Mrd. |

| | | |
|---|--|---------------------------|
| Summe Pakete I und II | | <u>14.015 Mrd.</u> |
| Summe aller Maßnahmen in den Programmen I und II (ohne das Bürgschaftsprogramm in Höhe von 075 Mrd. Euro des Konjunkturprogramms II) | | <u>107,31 Mrd.</u> |
| % ökologisch nachhaltiger Maßnahmen an den Programmen I und II | | <u>13,06 %</u> |

3 Die zehn wichtigsten Verbesserungsvorschläge

Die Bundesregierung sollte durch unabhängige Gutachterkonsortien ihre Maßnahmen bewerten und deren Auswirkungen dauerhaft überprüfen lassen, um absehbaren Fehlsteuerungen schnellstmöglich entgegenzuwirken. So sollte der zweijährliche Subventionsbericht genutzt werden, um eine entsprechende Bewertung zu publizieren.

Um die Mittelverteilung und die Orientierung der Schwerpunkte der beiden Programme an Nachhaltigkeitskriterien zu optimieren, sollten die folgenden Punkte besonders beachtet werden:

1. Die Mittelverteilung und Schwerpunktsetzung sollte klar darauf ausgerichtet sein, die deutsche Volkswirtschaft in Richtung auf die mittel- und langfristigen Klimaschutzziele zu modernisieren. Dies schließt ein, dass solche Maßnahmen Vorrang haben, die den Weg zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft frei machen. Um die Dynamik des Ausbaus der erneuerbaren Energien in Zeiten von Kapitalknappheit nicht zu gefährden, sollten darüber hinaus vergünstigte Kredite sowie Kreditbürgschaften zur Verfügung gestellt werden.
2. Die Grundsätze des fairen, nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens, die bisher nur bei wenigen Umwelt- und Ethikbanken gelten, sollten bei der Vergabe und Verwendung der Gelder zur Grundbedingung gemacht werden. Nur Institute und Gebietskörperschaften, die sich zu ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigem Wirtschaften bekennen und die entsprechende Eingriffe in ihre Geschäftspolitik auch umsetzen, dürften mit Steuergeld unterstützt werden.
3. Im Verkehrsbereich sollten Mittel auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, und zwar sowohl des Schienenfernverkehrs als auch des regionalen öffentlichen Verkehrs, konzentriert werden. Im Bereich der Automobilindustrie sollten nur CO₂-arme Fahrzeuge gefördert werden.
4. Die Maßnahmen im Bereich der Arbeitsvermittlung und der Fort- und Weiterbildung sollten, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, klare Schwerpunkte auf Zukunftsbranchen setzen.
5. Im Bereich der Forschungsförderung sollten die Erforschung und Entwicklung grüner Zukunftstechnologien bevorzugt werden, die dazu geeignet erscheinen, die Energie- und Ressourcenproduktivität zu steigern.
6. Alle umweltrelevanten Programmbestandteile sollten mit einer Pflicht verbunden werden, die Umweltauswirkungen zu evaluieren und den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen zu mindern.
7. Das Programm zur Förderung von kommunalen Investitionen sollte auf energetische Sanierungen konzentriert werden; diese sollten mindestens 80 % der Investitionen ausmachen. Als Sanierungsstandard sollte mindestens der Neubaustandard der Energieeinsparverordnung (EnEV) 2009 zugrunde gelegt werden.
8. Der Ausbau der Wärmenetze sollte ein Schwerpunkt im Konjunkturprogramm werden.
9. Die Bundesregierung sollte sich auch auf europäischer Ebene uneingeschränkt dafür stark machen, dass der Weg hin zu einer ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltigen Entwicklung von der Europäischen Union harmonisch eingeschlagen werden kann, anstatt dies zu behindern.

- 10.** Die Bundesregierung sollte die größtmögliche Transparenz bei der Verwendung der Mittel für die einzelnen Maßnahmen herstellen. Dies verhindert zum einen die Gefahr des Missbrauchs der öffentlichen Mittel und schafft zum anderen die Möglichkeit zu verfolgen, wie die Maßnahmen gezielt mit Blick auf ihre Nachhaltigkeit hin ausgerichtet werden. Das Modell der US-Regierung mit der Website www.recovery.gov dient als gutes Beispiel.

II. EINFÜHRUNG

1 Hintergrund

Die internationale Finanz- und Bankenkrise hat sich mittlerweile zu einer Krise der globalen Realwirtschaft verdichtet. Fast alle nationalen Volkswirtschaften haben mit den Folgen zu kämpfen. Die Wirtschaften drohen zu erlahmen und in eine Rezession zu stürzen. So geht die aktuelle Konjunkturprognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) für 2009 von einem Rückgang der Weltwirtschaft von 0,5 bis 1,0 % aus. Dies ist der erste Rückgang der Weltwirtschaft seit 60 Jahren. Der IWF erwartet für die Eurozone 2009 einen Einbruch um -3,2 % und für die USA -2,6 %⁴². Neben den absoluten Zahlen ist insbesondere die Entwicklung bemerkenswert, mit der die konjunkturelle Dynamik die Prognosen schon nach kurzer Zeit hinter sich lässt. So ging der IWF im Januar 2009 noch von einem moderaten Wachstum der Weltwirtschaft von 0,5 % aus.⁴³ Aktuell revidiert selbst die Bundesregierung ihre Zahlen für 2009 und rechnet mit einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts von 6%.

Vor diesem Hintergrund wurden weltweit, auf europäischer Ebene und auf Ebene der europäischen Nationalstaaten, nachfrageorientierte antizyklische Konjunkturmaßnahmen eingeleitet, die sich global auf insgesamt 2,8 Billionen US-Dollar belaufen⁴⁴ und damit in etwa dem BIP Deutschlands als drittgrößter Volkswirtschaft entsprechen. Diese Gelder sollen darüber hinaus innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums – in der Regel zwischen 2009 und 2012 – eingesetzt werden, um stabilisierend auf die jeweiligen Volkswirtschaften zu wirken und den Einbruch der Realwirtschaft zumindest teilweise abzufedern.

Noch nie zuvor wurden derartig große Summen in so kurzer Zeit in staatlichen Ausgabenprogrammen bereitgestellt. Die jetzt beschlossenen Konjunkturprogramme stellen daher auch unabhängig davon, ob sie ihre konjunkturpolitischen Ziele erreichen werden, entscheidende Weichen für den zukünftigen Entwicklungspfad der globalen Volkswirtschaften. So können sie je nach ihrer konkreten Ausgestaltung entweder wichtige Impulse für einen ökologischen Umbau der Wirtschaft und der Infrastruktur eines Landes geben (Green New Deal)⁴⁵ oder die bisherigen Wirtschaftsstrukturen verfestigen und damit nachhaltige Reformen behindern.

Die Bundesrepublik Deutschland als größte europäische Volkswirtschaft hat zwei Konjunkturpakete in einer Größenordnung von insgesamt rund 107⁴⁶ Mrd. Euro aufgelegt, um die Rezession zu dämpfen, und setzt damit durch eine Vielzahl von Maßnahmen in den nächsten Jahren deutliche

⁴² International Monetary Fund (2009): Global Economic Policies and Prospects, URL: <http://www.imf.org/external/np/g20/pdf/031909a.pdf>

⁴³ International Monetary Fund (2009): World Economic Outlook – Update January 29, 2009, URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/update/01/pdf/0109.pdf>

⁴⁴ HSBC Global Research, 'A Climate for Recovery: The colour of stimulus goes green', February 2009

⁴⁵ Siehe UNEP New Economy Initiative: <http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=548&ArticleID=5957&l=en>

⁴⁶ Wie bereits im Teil I dieser Studie erwähnt, unterscheidet sich diese Zahl u. a. von den durch die Bundesregierung genannten 81 Mrd. Euro dadurch, dass in die Betrachtung der Studie nicht nur die **haushaltswirksamen** Kosten, sondern die **tatsächliche finanzielle Größenordnung** der Maßnahmen eingerechnet wurde.

Akzente für die wirtschaftliche Entwicklung. Die zahlreichen Maßnahmen beeinflussen daher auch die Rahmenbedingungen Deutschlands für eine künftig auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Wirtschaft.

2 Ziele der Studie

Zielsetzung dieser Studie ist, die deutschen Konjunkturpakete auf der Basis von ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitskriterien zu evaluieren. Dabei betrachten wir insbesondere das Zusammenspiel der drei Nachhaltigkeitsdimensionen, um qualitativ zu bewerten, ob die einzelnen Maßnahmen der deutschen Konjunkturpakete zu einem tatsächlichen Umbau der Wirtschaft hin zu mehr Nachhaltigkeit beitragen. Dabei untersuchen wir die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Maßnahmen, um zu differenzieren, ob sie Lenkungswirkungen für eine nachhaltige Ausrichtung der deutschen Wirtschaft und Gesellschaft entfalten.

So wird vielfach erst bei einer detaillierten Betrachtung der einzelnen Maßnahmen deutlich, dass wichtige Steuerungsmechanismen zur nachhaltigen Entwicklung unberücksichtigt gelassen wurden. Darüber hinaus entwickeln wir in der vorliegenden Studie konkrete Vorschläge, wie die einzelnen Maßnahmen stärker nachhaltig ausgestaltet werden können.

Darin unterscheidet sich diese Untersuchung von den bisherigen Studien (z. B. *A Climate for Recovery The colour of stimulus goes green* von HSBC Global Research), die die Konjunkturpakete eher grobkörnig auf ihre klimarelevante Dimension hin bewerten, ohne die tatsächliche Wirkung der Maßnahmen auf ihre ökologische Nachhaltigkeit zu prüfen.

3 Methodische Herangehensweise

Die Studie beginnt mit einer Übersicht der beiden deutschen Konjunkturpakete, erläutert die jeweiligen Maßnahmen, beziffert deren finanzielle Ausstattung, den Zeitraum des Mittelabflusses, die zu Grunde liegenden Anreizmechanismen und die beabsichtigte Zielgruppe der Förderung.

Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Maßnahmen in einer zusammenfassenden Bewertung erläutert.

Dieses ergänzen wir schließlich um eine zusammenfassende Bewertung der Gesamtpakete und konkrete Verbesserungsvorschläge. Dabei klammern wir bei der Bewertung der Maßnahme die durchaus berechtigte Frage aus, ob das deutliche Anwachsen der öffentlichen Verschuldung durch die Konjunkturprogramme überhaupt als nachhaltig bezeichnet werden kann, da dadurch gerade auch die ökonomischen Handlungsspielräume zukünftiger Generationen eingeschränkt werden. Es geht in diesem Zusammenhang lediglich darum, die Auswirkungen der Maßnahmen selbst zu bewerten. Um die Nachvollziehbarkeit der Bewertung zu erleichtern, orientieren sich Gliederung und Gruppierung der einzelnen Maßnahmen an den Dachpapieren des Gesetzgebers zu den beiden Konjunkturpaketen.

In zwei Anhängen werden die Bewertungsdetails tabellarisch aufgeführt und die einzelnen Indikatoren ausführlich vorgestellt.

III. DIE DEUTSCHEN KONJUNKTURPAKETE

Die deutschen Konjunkturprogramme gliedern sich in zwei Maßnahmenpakete. Das Maßnahmenpaket „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“, auch **Konjunkturpaket I** genannt, wurde am 5. November 2008 vom Bundeskabinett in Berlin verabschiedet und verfügt für die Jahre 2009 und 2010 insgesamt über ein Volumen von rund 32 Mrd. Euro. Mit dem Konjunkturpaket I reagierte die Bundesregierung auf die Konjunkturabschwächung als Folge der ersten Krise auf den globalen Finanzmärkten 2008. Das Konjunkturpaket I wird von der Bundesregierung häufig im Zusammenhang mit dem „**Maßnahmenpaket zur Senkung der steuerlichen Belastung, Stabilisierung der Sozialversicherung und für Investitionen in Familien**“ vom 7. Oktober 2008 genannt, das eine Reihe von Maßnahmen umfasst, die noch vor Ausbruch der Wirtschaftskrise beschlossen wurden.

Als Reaktion auf das sich abzeichnende Übergreifen der Finanzkrise auf die Realwirtschaft im 4. Quartal 2008 und der drohenden Rezession im Jahr 2009 beschloss die Bundesregierung darüber hinaus im Januar dieses Jahres das **Konjunkturprogramm II**. Zusammen mit der am 8. April 2009 beschlossenen **Aufstockung der Abwrackprämie** auf 5 Mrd. Euro ergibt sich ein Maßnahmenvolumen von rund 75 Mrd. Euro und zusätzlichen Bürgschaften von weiteren 75 Mrd. Euro auch für die Jahre 2009 und 2010.

Beide Konjunkturpakete werden über die Neuaufnahme zusätzlicher Schulden finanziert, wobei die investiven Maßnahmen des Konjunkturpakets II Sondervermögen „Investitions- und Tilgungsfonds“ (ITF) zusammengefasst und im Laufe des nächsten Jahrzehnts durch Gewinne der Bundesbank getilgt werden sollen.

Mit einem Volumen von über 107 Mrd. Euro entsprechen die Konjunkturprogramme damit einem Äquivalent des deutschen BIP von rund 2 % in den Jahren 2009 und 2010. Zum Vergleich: die Summe der 20 größten Konjunkturprogramme beläuft sich auf eine Gesamthöhe von rund 2,8 Billionen US-Dollar und entspricht damit in etwa 5,5 % des globalen BIP.

Zur direkten Stabilisierung der deutschen Finanzmärkte wurde darüber hinaus der **Finanzmarktstabilisierungsfonds** (auch *Sonderfonds Finanzmarktstabilisierung – SoFFin*) am 17. Oktober 2008 in einem Eilverfahren beschlossen. Der Fonds kann bis zu 400 Mrd. Euro Garantien an Banken leisten, wobei diese Garantien nur bei Inanspruchnahme zu tatsächlichen staatlichen Zahlungen führen. Die Bundesregierung hat dafür 20 Mrd. Euro eingestellt, vorsorglich als letztendlich anfallende Haushaltsbelastung. Hinzu kommen weitere 80 Mrd. Euro, um Banken zu rekapitalisieren und Risiken bei problematischen Krediten zu übernehmen. Damit ergibt sich ein Fondsvolumen von 100 Mrd. Euro, das vom Bund aufzubringen wäre. Der Finanzmarktstabilisierungsfonds ist unabhängig von den in den Konjunkturpaketen I und II beschriebenen Maßnahmen.

Da der Finanzmarktstabilisierungsfonds allerdings keine direkten Konjunkturmaßnahmen zur Stützung der Realwirtschaft finanziert, werden im folgenden Abschnitt lediglich die deutschen Konjunkturprogramme I und II näher erläutert.

1 Das erste Konjunkturpaket von 2008

Das **Maßnahmenpaket „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“**, inzwischen auch Konjunkturpaket I genannt, wurde am 5. November 2008 vom Bundeskabinett verabschiedet.⁴⁷ Anfang Dezember 2008 wurde es von Bundestag und Bundesrat verabschiedet. Es soll über Kredite, Direktinvestitionen, Steuererleichterungen und weitere Anreize innerhalb der nächsten zwei Jahre Investitionen von bis zu 50 Mrd. Euro auslösen und eine Million Arbeitsplätze sichern. Werden Investitionen durchgeführt, entsteht zunächst zusätzliches Einkommen, das als zusätzliche Nachfrage am Markt wirksam wird. Die Einkommenserhöhung ist dabei um ein Vielfaches höher als die eigentliche Investitionssumme. Man spricht auch von einem „Multiplikatoreffekt“.⁴⁸ Werden z. B. 2 Mrd. Euro investiert und entstehen dadurch 4 Mrd. Euro neue Einkommen, so beträgt der Investitionsmultiplikator 2. Die Bundesregierung rechnet bei diesem Paket mit einem Multiplikatoreffekt von ca. 1,6; d. h. durch Ausgaben von 32 Mrd. Euro sollen neue Investitionen von rund 50 Mrd. Euro angereizt werden.

Das Paket umfasst bessere Abschreibungsmöglichkeiten für Wirtschaftsgüter und höhere steuerliche Anrechnungen von Handwerkerleistungen. Für Pkw mit Erstzulassung bis zum 30. Juni 2009 gilt zudem eine Kfz-Steuerbefreiung für bis zu einem Jahr. Käufer von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro-5 und Euro-6 profitieren bis zu zwei Jahre von dem Steuererlass.

Insgesamt umfasst das Konjunkturpaket **13 Maßnahmen, die in verschiedenen Gesetzen und im Haushalt geregelt sind.**⁴⁹ Dazu zählt die Aufstockung des Etats für Verkehrsinvestitionen und für das CO₂-Gebäudesanierungsprogramm sowie ein 15-Milliarden-Euro-Kreditprogramm der staatlichen KfW-Bank für den Mittelstand. Zusammen mit weiteren Maßnahmen soll der Staat damit nach dem Willen der großen Koalition bis 2010 rund 32 Mrd. Euro zur Ankurbelung der Konjunktur ausge-

⁴⁷ Bundesregierung (2008): Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung, URL: <http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/W/wachstumspaket-breg-november-08.property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>

⁴⁸ Bundeszentrale für politische Bildung (2004): Das Lexikon der Wirtschaft – grundlegendes Wissen von A bis Z, bpb, Bonn, S. 114

⁴⁹ Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen zum ersten Konjunkturpaket:

- Bundesregierung (2008): Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung, URL: <http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/W/wachstumspaket-breg-november-08.property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>
- Der Bundestag hat am 3. Dezember 2008 den steuerlichen Teil des ersten Konjunkturpakets der Bundesregierung beschlossen: Deutscher Bundestag (2008): Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung steuerrechtlicher Regelungen des Maßnahmenpakets „Beschäftigungssicherung durch Wachstum“, Drucksache 16/10930, URL: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/109/1610930.pdf>
- Die Neuausrichtung der arbeitsmarktpolitischen Instrumente: Deutscher Bundestag (2008): Entwurf eines Gesetzes zur Neuausrichtung der arbeitsmarktpolitischen Instrumente, Drucksache 16/10810, URL: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/108/1610810.pdf>
- Bundestag (2008): Gesetz zur Umsetzung eines Maßnahmenpakets zur Stabilisierung des Finanzmarktes, Finanzmarktstabilisierungsgesetz – FMStG, URL: <http://www.bgbportal.de/BGBL/bgb11f/bgb1108s1982.pdf>
- Bundesregierung (2008): Verordnung zur Durchführung des Finanzmarktstabilisierungsfondsgesetzes, Finanzmarktstabilisierungsfonds-Verordnung - FMStFV, URL: <http://www.konjunkturpaket.de/Content/DE/Artikel/KP/Anlagen/durchfuehrungsverordnung-finanzmarktstabilisierungsfondsgesetz.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/durchfuehrungsverordnung-finanzmarktstabilisierungsfondsgesetz>
- Koalitionsausschuss (2009): Beschlüsse des Koalitionsausschusses zum Konjunkturpaket II, URL: http://www.dstgb.de/homepage/pressemeldungen/dstgb_begruess_t_konjunkturpaket_ii_schnelle_unbuerokratische_umsetzung_notwendig/konjunkturpaket_ii.pdf

ben. Neben den 13 Maßnahmen werden noch zwei Absichtserklärungen für Maßnahmen auf europäischer Ebene genannt (Aufstockung der Finanzierungsziele für die Europäischen Investitionsbank und die angestrebte europäische Regelung der CO₂-Emissionen von Pkws ab 2012), die allerdings von der Regierung nicht zu den Konjunkturpaketen gerechnet werden und hier auch nicht bewertet wurden.

Im folgenden Abschnitt sind die einzelnen Maßnahmen des Konjunkturpakets I aufgeführt und den Kategorien Finanzierungssicherung, Impulse für Investitionen und Anpassung flankieren/Haushalte entlasten zugeordnet. Die Bundesregierung hat die Maßnahmen in folgender Kategorisierung vorgestellt und beschlossen: Maßnahme 1 dient dazu, die Finanzierung der Wirtschaft zu sichern; Maßnahmen 2 bis 7 sollen Impulse für Investitionen geben, und Maßnahmen 8 bis 13 sollen die Anpassung an die Krise flankieren und die Haushalte entlasten.

a) M.1.1: Kreditversorgung der Wirtschaft

1. Um die **Kreditversorgung der Wirtschaft** und insbesondere des Mittelstands auch bei Engpässen im Bankenbereich zu **sichern**, wird bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zeitlich befristet bis Ende 2009 ein zusätzliches Finanzierungsinstrument mit einem Volumen von bis zu 15 Mrd. Euro geschaffen, mit dem das Kreditangebot der privaten Bankwirtschaft verstärkt wird. In diesem Zusammenhang ist auch vorgesehen, dass die KfW Haftung von bis zu 80 %, bei Betriebsmittelfinanzierungen bis zu 50 % übernimmt. Ebenso ist vorgesehen, das Bankenrisiko der KfW abzudecken, was durch eine entsprechende Bundesgarantie unterlegt wird. Die EU-Kommission wird in das Vorhaben eingebunden.
2. Summe in Milliarden Euro: 15⁵⁰
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009, Haftungsübernahmen gelten länger
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft, mittelständische Unternehmen, die sich mehrheitlich in Privatbesitz befinden und deren Gruppenumsatz in der Regel unter 500 Mio. Euro liegt.
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Finanzierung von Investitionen und des mittel- und langfristigen Betriebsmittelbedarfs von Unternehmen wird gesichert.
6. Art des Anreizes: Kredit

b) M.1.2. bis M.1.7.: Impulse für Investitionen

Um zusätzliche Impulse für Investitionen zu geben, hat die Bundesregierung folgende Maßnahmen beschlossen (M.1.2. bis M.1.7.):

⁵⁰

<http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/W/wachstumspaket-breg-november-08.property=pdf.bereich=bmwi.sprache=de.rwb=true.pdf>, S. 3

M.1.2: Degressive Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens

1. Die Bundesregierung wird zeitlich befristet für zwei Jahre eine degressive Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens⁵¹ in Höhe von 25 % zum 1. Januar 2009 einführen. Unternehmen können neben Sonderabschreibungen nach § 7g Abs. 5 EStG damit auch die degressive Abschreibung vornehmen. Die Besonderheit der degressiven Abschreibung besteht darin, dass die Abschreibungen im ersten Jahr am höchsten sind und sich schrittweise mit jedem Folgejahr verringern. Für Unternehmen lohnen sich Investitionen also besonders in den Jahren 2009 und 2010, weil vor allem im ersten Jahr der Anschaffung das Betriebsergebnis verringert und dadurch mit deutlich weniger Steuern belastet wird.
2. Summe in Milliarden Euro: 6,27⁵²
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010, je zur Hälfte
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Abschreibungen
6. Art des Anreizes: steuerlich

M.1.3: Degressive Abschreibung und befristet für zwei Jahre Sonderabschreibungen für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU)

1. Zusätzlich zur degressiven Abschreibung wird die Bundesregierung befristet für zwei Jahre die Möglichkeit für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) erweitern, Sonderabschreibungen vorzunehmen (durch Erhöhung der dafür relevanten Betriebsvermögens- und Gewinn Grenzen auf 335.000 Euro bzw. 200.000 Euro). Die Maßnahme soll helfen, die Liquidität und die Eigenkapitalbildung kleiner und mittlerer Unternehmen zu unterstützen.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,61⁵³
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft, KMU
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Sonderabschreibungen
6. Art des Anreizes: steuerlich

⁵¹ Bewegliche Wirtschaftsgüter können nur Sachen, Tiere und Scheinbestandteile sein. Gebäude, Gebäudeteile, Grund und Boden gehören nicht zu den beweglichen Wirtschaftsgütern. Ebenso immaterielle Wirtschaftsgüter wie Nutzungsrechte, Lizenzen, Patente.

⁵² http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

⁵³ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

M.1.4: Energieeffizienz bei Gebäuden und Aufstockung des KfW-Sonderfonds „Energieeffizienz KMU“

1. Die Bundesregierung will zusätzliche Investitionen in die Energieeffizienz von Gebäuden anstoßen und stockt deshalb die Mittel für das CO₂- Gebäudesanierungsprogramm und andere Maßnahmen um 3 Mrd. Euro für die Jahre 2009 bis 2011 auf. Dies beinhaltet den Investitionspakt zwischen Bund, Ländern und Gemeinden zur energetischen Sanierung von Schulen, Kindergärten, Sportstätten und sonstiger sozialer Infrastruktur sowie Großsiedlungen und 500 Mio.€ für die Initiative „Wirtschaftsfaktor Alter“ der Bundesregierung, die den altersgerechten Umbau von Wohnraum durch die KfW fördert. Zusätzlich wird das Förderprogramm „Sonderfonds Energieeffizienz in KMU“ aufgestockt. Insgesamt wird hierdurch ein weiteres KfW-Kreditvolumen von 300 Mio. Euro ermöglicht. Durch zinsgünstige Darlehen werden damit gerade im Mittelstand konkrete Energiesparinvestitionen gefördert.
2. Summe in Milliarden Euro: 3,3 (davon 2,5 für energetische Gebäudesanierungen und 300 Mio. für den „Sonderfonds Energieeffizienz in KMU“ sowie 500 Mio. für die Initiative „Wirtschaftsfaktor Arbeit“).⁵⁴
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010/2011
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft, Haushalte, Länder und Kommunen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: energetische Sanierung und altersgerechter Umbau von Wohnraum
6. Art des Anreizes: Kredit

M.1.5: Aufstockung der KfW-Infrastrukturprogramme für strukturschwache Kommunen

1. Um die Investitionen bei wichtigen Infrastrukturvorhaben zu verstetigen, werden die Infrastrukturprogramme der KfW für strukturschwache Kommunen um 3 Mrd. Euro aufgestockt. Die Zinskonditionen werden dabei für einen befristeten Zeitraum besonders günstig gestaltet. Die Bundesregierung appelliert an die Länder, im Rahmen der Kommunalaufsicht dafür zu sorgen, dass auch finanzschwache Kommunen auf das Programm zugreifen können.
2. Summe in Milliarden Euro: 3⁵⁵
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009 und 2010⁵⁶
4. Zahlungsempfänger: Kommunen – strukturschwache Kommunen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Investitionen bei wichtigen Infrastrukturvorhaben
6. Art des Anreizes: Kredit

⁵⁴ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278908.html>

⁵⁵ <http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/W/wachstumspaket-breg-november-08.property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>, S. 4

⁵⁶ http://www.kfw.de/DE_Home/Presse/Pressearchiv/2009/2009040133006.jsp

M.1.6: Beschleunigte Umsetzung dringlicher Verkehrsinvestitionen

1. Die Bundesregierung wird dringliche Verkehrsinvestitionen beschleunigt umsetzen. Dazu wird 2009 und 2010 ein „Innovations- und Investitionsprogramm Verkehr“ mit einem Volumen von jeweils einer Milliarde Euro aufgelegt. Es berücksichtigt das Innovations- und Investitionsprogramm „Schiene“ sowie Maßnahmen für Lärmschutz, zur Instandhaltung und zum Ausbau der Bundesfernstraßen und zur Substanzerhaltung der Wasserstraßen. Damit werden gezielte konjunkturelle Akzente eingebettet in die auf Dauer angelegte verkehrspolitische Strategie der Bundesregierung. Darüber hinaus werden Straßenbauprojekte, die bereits grundsätzlich als geeignet für eine öffentlich-private Partnerschaft identifiziert worden sind, beschleunigt umgesetzt, wenn deren Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Weitere Infrastrukturvorhaben – auch über den Straßenbau hinaus – sollen auf ihre Partnerschaftseignung geprüft werden.
2. Summe in Milliarden Euro: 2⁵⁷ (davon fließen in Bundesfernstraßen: 0,95, in Bundeswasserstraßen: 0,43, in Schienenverkehr: 0,62)
3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 2010
4. Zahlungsempfänger: Bund, Verkehrsbausektor
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: dringliche Verkehrsinvestitionen
6. Art des Anreizes: investiv

M.1.7: Erhöhung der Finanzmittel für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

1. Die Bundesregierung wird ab 1. Januar 2009 die Finanzmittel für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ erhöhen. Zu diesem Zweck stellt der Bund den Ländern im Rahmen eines Sonderprogramms für 2009 einmalig 200 Mio. Euro zusätzlich zur Verfügung, davon 100 Mio. Euro als Barmittel und 100 Mio. Euro als Verpflichtungsermächtigungen zulasten der Folgejahre, d. h. die Länder müssen, um die Gelder in Anspruch zu nehmen, ebenfalls 100 Mio. Euro zur Verfügung stellen.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,3⁵⁸
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009 und Verpflichtungsermächtigungen zulasten der Folgejahre
4. Zahlungsempfänger: Länder/Kommunen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: regionale Wirtschaftsförderung
6. Art des Anreizes: investiv

⁵⁷ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278916.html>

⁵⁸ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278926.html>

c) M.1.8. bis M.1.13.: Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen

Um die Haushalte zu entlasten und zur Qualifizierung und Beschäftigungssicherung ergreift die Bundesregierung darüber hinaus folgende Maßnahmen (M.1.8.bis M.1.13.):

M.1.8: Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen und Steuerbonus

1. Die Bundesregierung wird die Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen bei Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen ausweiten und den Steuerbonus auf 20 % von 6.000 Euro (= 1.200 Euro) zum 1. Januar 2009 verdoppeln. Zwei Jahre nach Inkrafttreten wird die Bundesregierung die Wirksamkeit der verbesserten Absetzbarkeit evaluieren.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,9⁵⁹
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010, danach Evaluation und Neubewertung
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft, Haushalte
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Handwerkerdienstleistungen
6. Art des Anreizes: steuerlich

M.1.9: Kfz-Steuerbefreiung

1. Die Bundesregierung wird für Pkws mit Erstzulassung ab Kabinettsbeschluss über den Gesetzentwurf befristet bis zum 31. Dezember 2010 eine bedingungslose Kfz-Steuerbefreiung für ein Jahr einführen, um die Kaufzurückhaltung bis zur Umstellung der Kfz-Steuer aufzulösen. Für Fahrzeuge, die die Euro-5- und Euro-6-Norm erfüllen, verlängert sich die maximale Kfz-Steuerbefreiung auf zwei Jahre ab Erstzulassung. Die Kfz-Steuerbefreiung endet in jedem Fall am 31. Dezember 2010. Gleichzeitig wird die Bundesregierung die Umstellung der Kfz-Steuer auf eine CO₂- und schadstoffbezogene Besteuerung mit Wirkung ab 2011 zügig vorantreiben und darauf hinwirken, dass die Kfz-Steuer auf den Bund übertragen wird.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,57⁶⁰
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – Käufer von Neufahrzeugen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Kauf von Neufahrzeugen mit nicht exzessiv hohen Emissionen
6. Art des Anreizes: steuerlich

⁵⁹ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

⁶⁰ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 5

M.1.10: Innovationsförderung und -umsetzung/Aufstockung des Beteiligungskapitals

1. Um insbesondere auch in schwierigeren Zeiten generell Innovationen und Energieeffizienz zu fördern, wird die KfW ihre bisherigen Maßnahmen im Bereich der Innovationsförderung und -umsetzung deutlich verstärken. Gleichzeitig wird sie ihr Angebot an Beteiligungskapital aufstocken, damit junge innovative Unternehmen einfacher eine Anschlussfinanzierung erhalten.
2. Summe in Milliarden Euro: nicht beziffert
3. Zeitraum des Mittelabflusses: nicht beziffert
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft – innovative Unternehmen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Innovationsförderung
6. Art des Anreizes: Kredite

M.1.11: Sonderprogramm für ältere und gering qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (WeGebAU)

1. Die Bundesregierung wird das Sonderprogramm für ältere und gering qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer - Weiterbildung Gering qualifizierter und beschäftigter Älterer in Unternehmen (WeGebAU) - flächendeckend ausbauen, um Entlassungen durch berufsbegleitende Weiterbildung zu verhindern. Das WeGebAU-Programm soll das Interesse und die Bereitschaft von Betrieben und Beschäftigten an Weiterbildung wecken sowie älteren und gering qualifizierten Arbeitnehmern helfen, qualifikationsbedingte Arbeitslosigkeit zu vermeiden. Lohnkostenzuschüsse sollen Arbeitgeber unterstützen, Arbeitsverhältnisse von gering Qualifizierten und Ungelernten fortzusetzen. Diese können sich hierdurch weiterqualifizieren oder einen Berufsabschluss nachholen. Ältere Arbeitnehmer erhalten darüber hinaus Zuschüsse für Weiterbildungsmaßnahmen, sofern sie von ihrem Arbeitgeber unter Fortzahlung des Arbeitsentgelts für Weiterbildungsmaßnahmen freigestellt werden.
2. Summe in Milliarden Euro: nicht beziffert
3. Zeitraum des Mittelabflusses: nicht beziffert (siehe Konjunkturpaket II)⁶¹
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – ältere und gering qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Qualifizierung/Beschäftigung
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

⁶¹<http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=279068.html>

M.1.12: 1.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit

1. Mit 1.000 zusätzlichen Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit wird die Vermittlung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern verbessert, denen gekündigt wurde (Job-to-Job-Vermittlung).
2. Summe in Milliarden Euro: nicht beziffert (siehe Konjunkturpaket II)⁶²
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009 bis 2012
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – Arbeitslose
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Arbeitsvermittlung
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

M.1.13: Befristete Verlängerung der Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld

1. Die Bundesregierung wird befristet auf ein Jahr die Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld von bisher 12 auf 18 Monate verlängern. Kurzarbeit soll auch dafür genutzt werden können, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer weiterzuqualifizieren.
2. Summe in Milliarden Euro: nicht beziffert⁶³
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009, befristet auf ein Jahr
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – Kurzarbeiter
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Gehälter/Löhne
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

2 Das zweite Konjunkturpaket von 2009

Das Paket „**Entschlossen in der Krise, stark für den nächsten Aufschwung**“, das im Februar 2009 von Bundestag und Bundesrat verabschiedet wurde, enthält ein kommunales Investitionsprogramm, ein Kredit- und Bürgschaftsprogramm für die Wirtschaft, eine Qualifikationsoffensive für Arbeitnehmer, die Entlastung privater Haushalte und den „verlässlichen Schuldenabbau“.⁶⁴ Es hat ein effektives Volumen von rund 75 Mrd. Euro und ist das größte Ausgabenpaket seit Bestehen der Bundesrepublik.

Um die einzelnen Maßnahmen darzustellen, wird im Folgenden aus dem „Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland“ zitiert, das im Februar Bundesrat und Bundestag pas-

⁶² <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278930.html>

⁶³ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-1.did=278932.html>

⁶⁴ Bundesregierung (2009): Entschlossen in der Krise, stark für den nächsten Aufschwung, URL: http://www.bundesregierung.de/nsc_true/Content/DE/_Anlagen/2009/01/2009-01-13-konjunkturpaket-2-dachpapier.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/2009-01-13-konjunkturpaket-2-dachpapier, siehe auch: http://www.dstgb.de/homepage/pressemitteilungen/dstgb_begruesst_konjunkturpaket_ii_schnelle_unbuerokratische_umsetzung_notwendig/konjunkturpaket_ii.pdf

sierte.⁶⁵ Die 19 Maßnahmen des Konjunkturpaketes sind unterteilt in die Kategorien „Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand“ (M.2.1 und M.2.2), „Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft“ (M.2.3 bis M.2.9), „Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive“ (M.2.10 bis M.2.14) sowie „Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathaushalte und des Mittelstands“ (M.2.15 bis M.2.18) und „Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen“ (M.2.19).

a) M.2.1 und M.2.2: Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand

Für Investitionen der öffentlichen Hand stellt der Bund 14 Mrd. Euro zur Verfügung. Davon sind 4 Mrd. Euro für zusätzliche Bundesinvestitionen vorgesehen. Mit 10 Mrd. Euro unterstützt der Bund zusätzliche Investitionen der Kommunen und der Länder. Hinzu kommen noch 3,3 Mrd. Euro Ko-finanzierung von Ländern und Kommunen. Nachfolgend sind das kommunale Investitionsprogramm und die Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand dargestellt:

M.2.1: Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand

1. Die direkten Bundesinvestitionen belaufen sich auf 4 Mrd. Euro und gliedern sich in folgende Titelgruppen⁶⁶:
 - 1.1. Investitionsprogramm Verkehr: Der Bund setzt für den Ausbau und die Erneuerung von Bundesverkehrswegen (Straßen, Schienen, Wasserstraßen) und deren multimodale Verknüpfung zusätzlich 2 Mrd. Euro ein. Dabei fließen 0,45 Mrd. Euro in Bundesautobahnen, 0,4 Mrd. Euro in Bundesstraßen, 0,35 Mrd. Euro in Bundeswasserstraßen, 0,7 Mrd. Euro in den Schienenverkehr und 0,1 Mrd. Euro in den kombinierten Verkehr.
 - 1.2. Grundsanie rung und energetische Sanierung von Bundesgebäuden: Die Maßnahmen in dieser Titelgruppe umfassen Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie den Erwerb von Grundvermögen für diese Zwecke und die energetische Sanierung. Dabei fließen 0,25 Mrd. Euro in die Sanierung bzw. Erweiterung von militärischen Anlagen und 0,5 Mrd. Euro in die Sanierung und Erweiterung von Bundesgebäuden.
 - 1.3. Beiträge an internationale und supranationale Einrichtungen: In dieser Titelgruppe sind die Beteiligungen an der Infrastruktur-Krisenfazilität der Weltbankgruppe in Höhe von 0,1 Mrd. Euro gebündelt.

⁶⁵ Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen zum zweiten Konjunkturpaket:

- Deutscher Bundestag (2009): Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland, Drucksache: 16/11740, URL: <http://dip21.bundestag.de/dip21/brd/2009/0120-09.pdf>
- Bundesregierung (2009): Richtlinie zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen, URL: <http://www.konjunkturpaket.de/Content/DE/Artikel/KP/Anlagen/foerderrichtlinie-umweltpraemie.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/foerderrichtlinie-umweltpraemie>
- Bundestag (2009): Drucksache 16/11801: Beschlussempfehlung des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CDU und SPD, Drucksache 16/11740: Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland, URL: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/118/1611801.pdf>
- Koalitionsausschuss (2009): Beschlüsse des Koalitionsausschusses zum Konjunkturpaket II, URL: http://www.dstgb.de/homepage/pressemeldungen/dstgb_begruess_t_konjunkturpaket_ii_schnelle_unbuero_kratische_umsetzung_notwendig/konjunkturpaket_ii.pdf, siehe auch: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/118/1611801.pdf>

⁶⁶ http://www.bundesrat.de/cln_090/SharedDocs/Drucksachen/2009/0101-200/120-09.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/120-09.pdf, S. 10–16

1.4. Konjunkturstützende Maßnahmen im Bereich von Investitions- und Ausstattungsbedarf der Ressorts: Mit Mitteln dieser Titelgruppe werden Maßnahmen im Bereich von Investitions- und Ausstattungsbedarf der Ressorts in einer Größenordnung von 0,65 Mrd. Euro gefördert. Davon sind allein 226.170 Mio. Euro für die militärische Beschaffung eingeplant.

1.5. Maßnahmen im Bereich der IuK-Technik: Diese Titelgruppe umfasst Maßnahmen im Bereich der IT-Steuerung und IT-Technik sowie den Erwerb von EDV-Anlagen, Geräten, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenständen und Software. Dafür werden insgesamt 0,5 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt.

2. Summe in Milliarden Euro: 4
3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 2010⁶⁷
4. Zahlungsempfänger: Bund
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Diverse, u. a. Verkehr
6. Art des Anreizes: investiv

M.2.2: Das Kommunale Investitionsprogramm

1. Mit 10 Mrd. Euro unterstützt der Bund zusätzliche Investitionen der Kommunen und der Länder. Die Länder beteiligen sich mit weiteren 3,3 Mrd. Euro. Das Programm gliedert sich wie folgt:
 - 2.1. Investitionsschwerpunkt Bildung (insbesondere Kindergärten, Schulen, Hochschulen): Der Bund wird Investitionen der Länder und Kommunen in Kindergärten, Schulinfrastruktur (insbesondere energetische Sanierung), Hochschulen (insbesondere energetische Sanierung) sowie Forschung fördern. Auf den Investitionsschwerpunkt Bildung entfallen 65 % der Finanzhilfen.
 - 2.2. Investitionsschwerpunkt Infrastruktur (insbesondere Verkehr, Krankenhäuser, Städtebau, Informationstechnologie): Weitere 35 % der Finanzhilfen können für die Modernisierung der kommunalen Infrastruktur eingesetzt werden, insbesondere für Krankenhäuser (trägerneutral), Städtebau, ländliche Infrastruktur und die Lärmsanierung an kommunalen Straßen.
2. Summe in Milliarden Euro: 13,3 (davon Bund 10 und Länder 3,3)⁶⁸
3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 2010.
4. Zahlungsempfänger: Kommunen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: kommunale Investitionen

⁶⁷ Sonstige Maßnahmen nach den Absätzen 1 und 2 sind nur förderfähig, wenn sie spätestens bis zum 31. Dezember 2010 begonnen werden und voraussichtlich bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet werden können. Nach dem 31. Dezember 2011 darf das Sondervermögen keine Fördermittel mehr auszahlen; Quelle: Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland, S. 418

⁶⁸ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=285854.html>.

6. Art des Anreizes: investiv

b) M.2.3 bis M.2.9 Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft

Diese Maßnahmen sollen die Substanz der deutschen Volkswirtschaft vor der Krise schützen. Die Betriebe und ihre Arbeitnehmer, insbesondere im Mittelstand, sind der Schlüssel für Wohlstand und Wachstum in Deutschland. Damit die Voraussetzungen dafür erhalten bleiben, ist vor allem eine sichere Kreditversorgung für die Unternehmen notwendig. Ziel ist, dass keine gesunden, wettbewerbsfähigen Betriebe, die häufig mit ausgezeichneten Weltmarktpotenzialen ausgestattet sind, wegen der Verwerfungen im Bankensektor verloren gehen.

M.2.3: Kredit- und Bürgschaftsprogramm

1. Der eingeschlagene Weg, um die Kreditversorgung der Wirtschaft zu sichern, insbesondere durch das Finanzmarktstabilisierungsgesetz, wird durch neue Maßnahmen und eine Erweiterung des bestehenden Instrumentariums, z. B. durch die Programme der KfW, fortgesetzt:

Die Bedingungen des mittelstandsorientierten KfW-Sonderprogramms 2009 werden flexibilisiert, um eine zieladäquate Inanspruchnahme sicherzustellen. Hiermit wird z. B. die Finanzierung von Projekten und von Betriebsmitteln verbessert. Analog zum KfW-Sonderprogramm 2009 wird ein Kreditprogramm für größere Unternehmen aufgelegt.

Das bestehende inländische Bürgschaftsinstrumentarium, um die Kreditversorgung von Unternehmen zu sichern, wird besser genutzt und ausgeweitet. Zusätzlich werden neue Bürgschaftsinstrumente geprüft, um die Unternehmensfremdfinanzierung zu stützen mit dem Ziel, insbesondere die Finanzierungssituation von z. B. Kreditversicherern, Leasinggesellschaften und Factoringgesellschaften zu verbessern.

2. Summe in Milliarden Euro: 25 Mrd.⁶⁹ (dazu kommen 75 Mrd. für Bürgschaften, die in der Studie nicht bewertet wurden)
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft – private Bank- und Realwirtschaft/KfW
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Kredite/Liquidität am Geldmarkt
6. Art des Anreizes: Kredit

M.2.4: Ausweitung der bundesgedeckten Exportfinanzierung

1. Die Bundesregierung prüft, die Möglichkeiten zur bundesgedeckten Exportfinanzierung („Hermeskredite“) zu erweitern.
2. Summe in Milliarden Euro: nicht beziffert⁷⁰

⁶⁹ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287636.html>

⁷⁰ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Service/suche.did=287862.html>

3. Zeitraum des Mittelabflusses: nicht beziffert
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: deutsche Exporte ins Ausland
6. Art des Anreizes: Kredite

M.2.5: Das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM)

1. Das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) fördert Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (FuE-Vorhaben) von Mittelstandsunternehmen mit bis zu 250 Beschäftigten. Es werden FuE-Kooperationsvorhaben in ganz Deutschland und einzelbetriebliche FuE-Vorhaben in Ostdeutschland in Form von Zuschüssen unterstützt. Um den in der Wirtschaftskrise gewachsenen Finanzierungsbedarf für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Mittelstands zu decken, werden in den Jahren 2009 und 2010 auch einzelbetriebliche FuE-Vorhaben von westdeutschen Unternehmen und größeren Unternehmen bis 1.000 Beschäftigte in Ost- und Westdeutschland gefördert. Ostdeutsche Unternehmen erhalten dabei höhere Fördersätze. Hierfür wird ein zusätzliches Haushaltsvolumen von 450 Mio. Euro p. a. (davon 100 Mio. Euro p. a. für ostdeutsche Unternehmen) zur Verfügung gestellt.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,9⁷¹
3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 2010
4. Zahlungsempfänger: Privatwirtschaft
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Innovationen
6. Art des Anreizes: investiv

M.2.6: Breitbandstrategie der Bundesregierung

1. Die Bundesregierung wird den Breitbandausbau in Deutschland massiv vorantreiben, kurzfristig Versorgungslücken in der Fläche schließen und den Aufbau von leitungsgebundenen und funkgestützten Hochleistungsnetzen forcieren. Bis spätestens Ende 2010 sollen die bislang nicht versorgten Gebiete mit leistungsfähigen Breitbandanschlüssen versorgt sein und bis spätestens 2014 sollen für 75 % der Haushalte, bis 2018 für alle Haushalte Anschlüsse mit Übertragungsraten von mindestens 50 Megabit pro Sekunde zur Verfügung stehen. Um diese Zielsetzungen umzusetzen, wird die Bundesregierung bis Mitte Februar 2009 eine umfassende Breitbandstrategie vorlegen. Deren Schwerpunkte sind Maßnahmen zur Senkung von Investitionskosten, Förderaspekte sowie eine investitions- und wachstumsorientierte Regulierung. Über die Frage, welche finanziellen Fördermaßnahmen schnell greifen, um Breitbandnetze in der Fläche auszubauen, wird die Bundesregierung im Rahmen dieser Strategie entscheiden.
2. Summe in Milliarden Euro: nicht beziffert⁷²

⁷¹ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2,did=287866.html>

⁷² <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Service/suche,did=287864.html>

3. Zeitraum des Mittelabflusses: nicht beziffert
4. Zahlungsempfänger: Telekommunikationsunternehmen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Breitbandausbau in Deutschland
6. Art des Anreizes: Sonstiges

M.2.7: Abwrackprämie/Aufstockung vom 8.4.2009

1. Private Autohalter können eine Abwrackprämie beantragen, wenn sie ein mindestens 9 Jahre altes Fahrzeug verschrotten, das für mindestens 1 Jahr auf den Halter zugelassen war, und gleichzeitig einen Neu- oder Jahreswagen ab Euro-4-Norm kaufen und zulassen. Die Prämie beträgt 2.500 Euro und wird für Zulassungen bis zum 31.12.2009 gewährt. Die Mittel wurden vom Bundeskabinett am 8. April 2008 auf 5 Mrd. Euro aufgestockt.
2. Summe in Milliarden Euro: 1,5 bzw. 5 nach dem Kabinettsbeschluss vom 8. April 2009⁷³
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – Käufer von Neuwagen, die ein altes Fahrzeug besitzen
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Kfz-Neukauf und -Verschrottung
6. Art des Anreizes: investiv

M.2.8: Neuregelung der Kfz-Steuer

1. Die Bundesregierung wird die gegenwärtige Kfz-Steuer auf eine emissionsbezogene Kfz-Steuer umstellen. Dies ist zum 1. Juli 2009 geplant. Damit wird Rechtsklarheit geschaffen, sodass Käufer rasch Planungssicherheit erlangen. Es wird einen linearen, an der CO₂-Emission orientierten Tarif (Steuersatz 2 Euro je g/km) und einen CO₂-Freibetrag geben. Eine Basismenge an CO₂-Ausstoß soll steuerfrei sein (2010 und 2011: 120 g/km, 2012 und 2013: 110 g/km, ab 2014: 95 g/km). Außerdem enthält die Regelung einen Steuer-Sockelbetrag als Mindestbesteuerung. Der Altbestand (Zulassung vor dem 5. November 2008) wird nach einer Übergangszeit ab 2013 schonend in die CO₂-Besteuerung überführt. Wie hoch der Altbestand ab 2013 besteuert wird, wird später entschieden. Zeitgleich mit der Umstellung auf eine CO₂-basierte Kfz-Steuer soll der Bund die Ertragskompetenz erhalten. Die Länder erhalten hierfür verfassungsrechtlich abgesichert als Kompensation einen jährlichen Festbetrag in Höhe des tatsächlichen Aufkommens des vorangegangenen Jahres.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,26⁷⁴ für die nächsten 2 Jahre
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010 und Folgejahre
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – Besitzer von Fahrzeugen mit moderatem CO₂-Ausstoß

73

<http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287898.html>

http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_54/DE/Buergerinnen_und_Buerger/Gesellschaft_und_Zukunft/themenschwerpunkt_konjunkturpakete/Umweltpraemie_aufgestockt.html?nn=true

5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Kauf verbrauchsarmer Fahrzeuge
6. Art des Anreizes: steuerlich

M.2.9: Förderung der Forschung im Bereich Mobilität

1. Für die Jahre 2009 und 2010 werden insgesamt zusätzlich 500 Mio. Euro über Förderprogramme bzw. KfW-Kredite eingesetzt, die z. B. für Hybridantrieb, Brennstoffzell- oder Speichertechnologien verwendet werden können. Die Förderprogramme sind auf das vom Europäischen Rat beschlossene EIB-Programm abzustimmen.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,5⁷⁵
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/10
4. Zahlungsempfänger: Wissenschaft/Privatwirtschaft
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Forschung
6. Art des Anreizes: investiv/Kredit

c) M.2.10 bis M.2.14: Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive

Die wirtschaftliche Rezession wird die Arbeitsplätze vieler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, von gering und hoch qualifizierten, gefährden. Zugleich ist unbestritten, dass die Wirtschaft in der globalen Arbeitsteilung immer stärker auf qualifizierte und spezialisierte Fähigkeiten und Fertigkeiten bauen muss. Auch das Altern der Gesellschaft verstärkt den Fachkräftemangel. Deshalb will die Bundesregierung mit den folgenden Maßnahmen die beruflichen Qualifikationen für alle Beteiligten am Arbeitsmarkt mit einer besonderen Anstrengung erhalten und für die Märkte der Zukunft ausbauen.

M.2.10: Einführung von Kurzarbeit attraktiver ausgestalten

1. Die Einführung von Kurzarbeit wird für alle Unternehmen und Beschäftigten attraktiver und unbürokratischer ausgestaltet, indem die Voraussetzungen erleichtert und die Antragstellung vereinfacht wird.
2. Summe in Milliarden Euro: 2,3⁷⁶
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 1,1 im Jahr 2009 und 1,2 im Jahr 2010⁷⁷
4. Zahlungsempfänger: Arbeitgeber, Arbeitslose
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Flexibilisierung am Arbeitsmarkt und Qualifizierung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

⁷⁴ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287900.html>

⁷⁵ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=287902.html>

M.2.11: Förderung der beruflichen Weiterbildung

1. Die Förderung der beruflichen Weiterbildung beschäftigter Arbeitnehmer, die bisher begrenzt war auf von Arbeitslosigkeit bedrohte Arbeitnehmer, Arbeitnehmer ohne Berufsabschluss (§ 77 des Dritten Buches Sozialgesetzbuch – SGB III) und ältere Arbeitnehmer in kleinen und mittleren Unternehmen (§ 417 SGB III), wird auf alle Arbeitnehmer erweitert, deren Berufsausbildung und letzte Weiterbildung schon längere Zeit zurückliegt.
2. Summe in Milliarden Euro: 1,97⁷⁸
3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 2010
4. Zahlungsempfänger: Qualifizierungswillige
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Bildung
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

M.2.12: Qualifizierung von Beschäftigten (WeGebAU)

1. Der Anwendungsbereich des Programms der Bundesagentur für Arbeit zur „Weiterbildung Gering qualifizierter und beschäftigter Älterer in Unternehmen (WeGebAU)“ wird erweitert.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,4⁷⁹
3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 10
4. Zahlungsempfänger: qualifizierungswillige Beschäftigte
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Bildung
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

M.2.13: Wiedereinstellung von Leiharbeiterinnen und -arbeitnehmern wird bezuschusst

1. Für die Wiedereinstellung von Arbeitnehmern in der Leiharbeit werden Zuschüsse zur Qualifizierung in den Jahren 2009 und 2010 aus dem Haushalt der Bundesagentur für Arbeit (BA) zur Verfügung gestellt. Bis Ende Januar soll ein Gesetzgebungsverfahren eingeleitet werden, das für die Zeitarbeit im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) eine Lohnuntergrenze etabliert, die die Tarifautonomie wahrt.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,4⁸⁰

⁷⁶ http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

⁷⁷ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/16/117/1611740.pdf>, S. 4

⁷⁸ Koalitionsausschuss (2009): Beschlüsse des Koalitionsausschusses zum Konjunkturpaket II, URL: http://www.dstgb.de/homepage/pressemeldungen/dstgb_begruesset_konjunkturpaket_ii_schnelle_unbuerokratische_umsetzung_notwendig/konjunkturpaket_ii.pdf, S. 22

⁷⁹ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=285864.html>

3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 2010
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – Qualifizierungswillige, Privatwirtschaft
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Arbeitsmarkt
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

M.2.14: 5.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit

1. Mit 5.000 zusätzlichen Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit wird die Vermittlung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern verbessert.
2. Summe in Milliarden Euro: 0,4⁸¹
3. Zeitraum des Mittelabflusses: je die Hälfte 2009 und 2010
4. Zahlungsempfänger: Haushalte – Qualifizierungswillige, Privatwirtschaft
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Arbeitsvermittlung
6. Art des Anreizes: Qualifizierung/Beschäftigungssicherung

d) M.2.15 bis M.2.18 Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathaushalte und des Mittelstands

Damit der Konjunkturunbruch abgefedert wird und der Brückenschlag zum nächsten Aufschwung gelingt, sollen die Bürger entlastet werden. Dies soll gewährleistet werden, indem die Einkommenssteuer und die Beiträge zur gesetzlichen Krankenversicherung gesenkt werden.

M.2.15: Senkung der Einkommenssteuer

1. Die Koalition hat eine Senkung der Einkommensteuer beschlossen, die sich aus insgesamt 3 Komponenten zusammensetzt:
2. Zur gezielten Entlastung unterer Einkommen wird der Grundfreibetrag rückwirkend ab 1. Januar 2009 um 170 Euro auf 7.834 Euro angehoben. Die übrigen Tarifeckwerte werden ebenfalls zum 1. Januar 2009 um 400 Euro angehoben.
3. Ab 1. Januar 2010 wird der Grundfreibetrag erneut um 170 Euro auf dann 8.004 Euro angehoben und die Tarifeckwerte werden nochmals um 330 Euro erhöht.
4. Eine weitere steuerliche Entlastung wird erreicht, indem der Eingangssteuersatz ab dem 1. Januar 2009 von 15 % auf 14 % gesenkt wird.
5. Summe in Milliarden Euro: 8,94⁸²

⁸⁰ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

<http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=285864.html>

⁸¹ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

6. Zeitraum des Mittelabflusses: 2,89 im Jahr 2009 und 6,05 im Jahr 2010
7. Zahlungsempfänger: Haushalte
8. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Stärkung der Nachfrage
9. Art des Anreizes: steuerlich

M.2.16: Senkung des Beitragssatzes in der gesetzlichen Krankenversicherung

1. Der paritätisch finanzierte Beitragssatz in der gesetzlichen Krankenversicherung wird zum 1. Juli 2009 um 0,6 Beitragssatzpunkte gesenkt. Zum Ausgleich steigt der bislang vorgesehene Bundeszuschuss an die gesetzliche Krankenversicherung im Jahr 2009 um 3,2 Mrd. Euro und in den Jahren 2010 und 2011 um jeweils 6,3 Mrd. Euro. 2012 erreicht der Bundeszuschuss den bislang für 2016 vorgesehenen Endwert von 14 Mrd. Euro.
2. Summe in Milliarden Euro: 9,5⁸³
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 3 im Jahr 2009 und 6 im Jahr 2010
4. Zahlungsempfänger: Beitragszahler der gesetzlichen Krankenversicherung
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Senkung der Regelsätze
6. Art des Anreizes: steuerlich

M.2.17: Kinderbonus

1. Alle Kindergeldberechtigten erhalten für das Jahr 2009 eine Einmalzahlung in Höhe von 100 Euro je Kind (Kinderbonus).
2. Summe in Milliarden Euro: 1,58⁸⁴
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009
4. Zahlungsempfänger: Eltern/Kinder
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Konsum/Sparen
6. Art des Anreizes: steuerlich

M.2.18: Erhöhung der Regelsätze für Kinder in der Grundsicherung, für Arbeitsuchende und in der Sozialhilfe

1. Die Regelsätze für Kinder in der Grundsicherung, für Arbeitsuchende und in der Sozialhilfe

⁸² <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=285866.html>

⁸³ http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

⁸⁴ http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

werden erhöht, indem eine dritte Altersstufe eingeführt wird für 6- bis 13-Jährige, deren Höhe 70 % der maßgebenden Regelleistung in der Zeit vom 1. Juli 2009 bis zum 31. Dezember 2011 beträgt.

2. Summe in Milliarden Euro: 0,51⁸⁵
3. Zeitraum des Mittelabflusses: 2009/2010
4. Zahlungsempfänger: Arbeitslose, Sozialhilfeempfängerinnen und deren Kinder
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Erhöhung der Regelsätze
6. Art des Anreizes: Sonstiges

e) **M.2.19: Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen**

1. Die Bundesregierung plant, eine verfassungsrechtlich abgesicherte Schuldenbegrenzungsregel einzuführen, um die Verschuldung zukünftiger Generationen zu begrenzen. Dabei soll das strukturelle Defizit auf maximal 0,5 % des BIP begrenzt werden und strenge Regeln für begrenzte Ausnahmesituation festgelegt werden. Die neue Schuldenregel soll in dieser Legislaturperiode beschlossen werden und zu einem in der Föderalismuskommission noch festzulegenden Zeitpunkt, spätestens aber 2015 in Kraft treten – ggf. mit einem zu definierenden Übergangspfad. Dazu sind – wie auch vom Europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakt vorgegeben – nach Bewältigung der globalen Finanz- und Konjunkturkrise ggf. zusätzliche Konsolidierungsanstrengungen zu ergreifen.
2. Summe in Milliarden Euro: nicht bezifferbar⁸⁶
3. Zeitraum des Mittelabflusses: nicht bezifferbar
4. Zahlungsempfänger: Bund
5. Bereich, dem die Zahlung zugute kommt: Bundeshaushalt
6. Art des Anreizes: Sonstiges

3 **Diskussion der Kernelemente und Anreize der zwei deutschen Konjunkturpakete**

Es folgt eine kurze Diskussion der gewählten Kernelemente und Anreize der beiden deutschen Konjunkturpakete. Maßnahmen, die für eine nachhaltige Entwicklung eine besondere Rolle spielen, werden im jeweiligen Zusammenhang genannt. In der Regel werden die Maßnahmen aber erst in Kapitel V bewertet.

Ein Kernelement des ersten Pakets ist die Sicherung der **Kreditversorgung der Wirtschaft** und insbesondere des Mittelstands bei Engpässen in der Beschaffung von Liquidität. Dieser Ansatz ist zentral, damit die Wirtschaft weiter funktioniert und eine schwere Rezession verhindert wird. Kreditinstitute haben dabei eine zentrale Funktion in der Volkswirtschaft, indem sie Kapital für Investitio-

⁸⁵ http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_90/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Info_Kampagnen/BROTUNDBUTTERBRIEF/01_2009.templateId=raw.property=publicationFile.pdf, S. 6

⁸⁶ <http://www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Wirtschaft/Konjunktur/konjunkturpaket-2.did=285868.html>

nen zur Verfügung stellen. Sie dienen damit als Scharnier zwischen der Realwirtschaft und der Finanzwelt. Dabei weisen sie jedoch eine besondere Sensibilität auf: Größtenteils stellen die Kreditinstitute nicht ihr eigenes Kapital zur Verfügung, sondern das der Kapitalanleger – in der Regel in anonymisierter Form. Damit sind sie jedoch ganz entscheidend davon abhängig, dass Anleger bereit sind, ihnen Kapital in ausreichendem Maße zu einem günstigen Zinssatz zu überlassen. Dafür ist an erster Stelle Vertrauen in die Kreditinstitute erforderlich. Wenn dieses Vertrauen geringer wird oder gar in größerem Umfang schwindet, wie nach dem Zusammenbruch der amerikanischen Investmentbank Lehmann Brothers, besteht die Gefahr, dass Anleger nicht mehr Kapital geben bzw. sie erheben einen Risikozuschlag in Form höherer Zinsen. Für die kurz- und mittelfristige Kapitalverfügbarkeit ist insbesondere das Anlageverhalten (bzw. spiegelbildlich das Kreditverhalten) anderer Kreditinstitute ausschlaggebend. Die Kreditinstitute können nur Gelder – abzüglich einer Sicherheitsmarge einschließlich eines Liquiditätspolsters – weiter verleihen, die sie selbst erhalten haben. Stockt dieser Mechanismus, steht für die Investitionen der Wirtschaft nicht mehr ausreichend bzw. nur teureres Kapital mit entsprechendem Risikozuschlag in Form hoher Zinsen zur Verfügung. Dies erklärt, warum diese Maßnahme eine solch zentrale Funktion hat. Sie entfaltet allerdings nur kurzfristige Wirkung. Darum ist aus ökonomischer Sicht zusätzlich die **Anpassung der Rahmenbedingungen im Finanzsektor notwendig, damit die Krise nicht lediglich verschoben, sondern langfristig auch gelöst wird**. Zentral dafür ist, dass sich die gesamte Finanzwirtschaft wieder auf die Bedürfnisse der Realwirtschaft konzentriert und dass hoch spekulative, wenig transparente Finanzinstrumente abgeschafft bzw. starken Regeln unterworfen werden. Werden die Rahmenbedingungen des Finanzsektors nicht grundlegend geändert, besteht die Gefahr eines erneuten Kollapses der Wirtschaft, mit noch negativeren Auswirkungen als in der jetzigen Phase.

Das zweite Kernelement des ersten Pakets, **Impulse für Investitionen**, enthält steuerliche Entlastungen für Unternehmen, insbesondere von KMU, sowie zweckbestimmte Fördermaßnahmen und Kredite in den Bereichen Gebäudesanierung, kommunale Infrastruktur und Verkehr. Dieser Ansatz dient der **Konjunkturbelebung**. Unternehmen sollen durch Steuererleichterungen entlastet und durch die staatliche Förderung von Infrastrukturvorhaben unterstützt werden, indem die öffentliche Hand Investitionen tätigt und damit die Nachfrage stützt. Der Teilausfall der privaten Nachfrage soll so durch die Stimulierung der öffentlichen Nachfrage ausgeglichen werden. Im Wesentlichen handelt es sich um Maßnahmen, die ohnehin – jedoch zu einem späteren Zeitpunkt – angestanden hätten. Dieses Kernelement kann als ein richtiger Schritt und eine wesentliche Lehre aus der Wirtschaftskrise von 1929 betrachtet werden. Seinerzeit brach die private Nachfrage ein, während die öffentliche Hand untätig blieb und so dazu beitrug, die Krise zu verschärfen, statt durch öffentliche Investitionen die Konjunktur zu stabilisieren.

Seitdem wurde dagegen immer wieder eine Politik betrieben, bei der die konjunkturbedingte Nachfrageschwäche durch kreditfinanzierte Investitionen der öffentlichen Hand ausgeglichen wurde. Der Ökonom John Maynard Keynes beschrieb dieses Phänomen daher als „Deficit spending“, die staatlichen Ausgabenprogramme wurden über die Aufnahme neuer Schulden finanziert. Aus ökonomischer Sicht eignet sich der Ansatz, um kurzfristig das Wirtschaftswachstum zu stimulieren bzw. eine Depression zu verhindern. Da zu erwarten ist, dass die globale Finanzkrise sich in Zukunft abschwächen wird, könnte dies die krisenhafte Auftragslage überbrücken. **Aus ökonomischer, ökologischer und sozialer Sicht wäre jedoch zu wünschen, dass notwendige Strukturreformen in der Wirtschaft durch die im Ansatz enthaltenen Maßnahmen besser berücksichtigt werden. So könnten die Rahmenbedingungen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum geschaffen werden**. Das Potenzial für eine nachhaltige Orientierung dieser Maßnahmen ist daher zumindest im Grundsatz gegeben, wird jedoch, wie die spätere Bewertung zeigen wird, nur zu einem geringen Teil positiv genutzt.

Das dritte Kernelement des ersten Paktes umfasst **flankierende Maßnahmen und die Entlastung der Haushalte** zur Stimulierung der Binnennachfrage stimulieren. Es handelt sich somit – wie auch schon beim zweiten Kernelement mit ähnlicher Zielrichtung – um einen antizyklischen, nachfrageorientierten Ansatz, um die Konjunktur zu beleben. Er umfasst die erhöhte Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen, eine Kfz-Steuerbefreiung, Innovationsförderung und arbeitsmarktpolitische Maßnahmen. Gerade letztere Maßnahmen lassen sich in der Wirkung kaum bewerten, da die Finanzausstattung dieser Maßnahmen nicht ermittelbar ist. **Gerade bei diesen recht heterogenen Maßnahmen wird sich zeigen müssen, ob die kurzfristig zur erwartenden konjunkturpolitischen Impulse auch längerfristig Bestand haben werden und somit als ökonomisch nachhaltig bezeichnet werden können. Wäre die Ausrichtung der Maßnahmen nach ökologischen Kriterien konsequenter umgesetzt worden, könnte der Ansatz als nachhaltig bezeichnet werden.**

Die Maßnahmen zur besseren **Vermittlung von älteren und gering qualifizierten Arbeitnehmern** sowie die **Maßnahmen zur Fort- und Weiterbildung** stellen eine Investition in die Leistungsfähigkeit der Arbeitnehmer dar, die sich teils kurz-, in der Regel aber eher mittelfristig auswirken dürften. Damit werden tendenziell die Produktionskapazitäten in Bezug auf den Faktor Arbeit ausgeweitet und – wenn richtig umgesetzt – spezifischer an die Arbeitsnachfrage angepasst. Dies zielt grundsätzlich auf eine bessere Abstimmung von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt. Sie könnten daher dazu beitragen, die Arbeitslosigkeit zu verringern. Die grundsätzlichen Potenziale dieser Maßnahmen können in allen drei Nachhaltigkeitsdimensionen als sehr groß eingeschätzt werden. Gerade auch weil im Bereich der erneuerbaren Energien z. B. qualifizierte Fachkräfte fehlen und die wirtschaftliche Entwicklung dieses Sektors zu behindern drohen. Allerdings kann der finanzielle Umfang dieser Maßnahmen nicht ermittelt werden.

Auch das zweite Paket hat zum Ziel, durch die Erhöhung der Investitionen und die Entlastung von Unternehmen und Haushalten die Nachfrage anzuregen und zur Belebung der Konjunktur beizutragen, indem der Staat die kreditfinanzierten Ausgaben erhöht.

Ein wesentliches Kernelement ist das **kommunale Investitionsprogramm und die Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand**. Es beinhaltet eigene Investitionen des Bundes sowie die finanzielle Unterstützung von Ländern und Kommunen bei ihren Investitionen. Dabei zeichnen sich die Investitionen des Bundes durch eine Reihe von sehr unterschiedlichen Einzelmaßnahmen aus, die von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, die Sanierung von Bundesgebäuden, einer zusätzlichen finanziellen Ausstattung der einzelnen Ministerien und Geldern zur Verbesserung der IT- und Telekommunikationsinfrastruktur des Bundes reichen. Das Kommunale Investitionsprogramm dagegen sieht zwei klare Investitionsschwerpunkte vor: so sollen zum einen insbesondere Bildungseinrichtungen wie Schulen und Hochschulen energetisch saniert werden, zum anderen werden Investitionen in die kommunale Infrastruktur finanziert, wie z.B. Krankenhäuser, der Städtebau oder der Ausbau der ländlichen Infrastruktur.

Das zweite Kernelement ist das **Kredit- und Bürgschaftsprogramm, Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft**. Darunter sind eine Reihe von Maßnahmen zusammengefasst, die explizit zur Förderung der Wirtschaft dienen sollen. So zielt das Kredit- und Bürgschaftsprogramm auf die Bereitstellung von zusätzlicher Liquidität, Bürgschafts- und Exportgarantien für Unternehmen ab, die seit der Finanz- und Bankenkrise erhebliche Probleme haben, an die für ihre unternehmerische Tätigkeit notwendigen Kredite zu kommen. Darüber hinaus enthält dieses Maßnahmenpaket Impulse für Investitionen des Mittelstandes, die Absatzförderung für die Autoindustrie (Abwrackprämie) und die Förderung der Forschung im Bereich Mobilität.

Das dritte Kernelement im zweiten deutschen Konjunkturpaket umfasst die **Beschäftigungssicherung und eine Qualifizierungsoffensive**, indem die Regelungen zur Kurzarbeit flexibilisiert, arbeitgeber-

seitige Sozialversicherungsbeiträge erstattet und Qualifizierungs-, Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen bezuschusst werden. Bei den Maßnahmen, die sich auf den Bildungsbereich beziehen, sollte man sich, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, auf Zukunftsbranchen konzentrieren. Das Potenzial dafür ist gewaltig, wie Studien des Bundesumweltministeriums über die Zukunftsmärkte einer ökologischen Industriepolitik zeigen. Diese Qualifizierungsmaßnahmen sind damit Voraussetzung für ein weiteres starkes Wachstum der Umweltbranche. Grüne Industrien und grüne Infrastruktur werden in der nahen Zukunft deutlich an Bedeutung gewinnen, und daher wäre es ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig, diese Entwicklungen bei der Ausgestaltung von Bildungsmaßnahmen zum Maßstab zu machen. **Die Arbeitgeber könnten diese Flexibilisierungen und Entlastungen dazu nutzen, sich auf zukünftige Entwicklungen einzustellen und sich dafür zu wappnen. Wird allerdings nur weiter Business as usual betrieben, wird die kurzfristig positive Wirkung der Maßnahmen auf Wirtschaft und Arbeitsmarkt rasch verpuffen.**

Das viertes Kernelement ist die Entlastung der Haushalte. Dies betrifft die Erhöhung der Grundfreibeträge für Haushalte, das Absenken des Eingangsteuersatzes, Einmalzahlungen für Kindergeldberechtigte, das Beibehalten des Beitragssatzes zur Arbeitsförderung sowie die Senkung des Beitragssatzes zur Krankenversicherung.

Insgesamt kann für die zu erwartenden Wirkungen der Maßnahmen bereits an dieser Stelle festgestellt werden, dass es erforderlich ist, die durch die Konjunkturpakete geschaffenen Anreizsituationen weitaus stärker an den **Erfordernissen des ökologischen Strukturwandels auszurichten**, insbesondere am Bedarf nach energie- und ressourceneffizienten Technologien und Verfahren. Ansonsten entstehen zwar kurzfristig positive Effekte für die Konjunktur, langfristig befände man sich allerdings in einer erneuten wirtschaftlichen Krisensituation, in der die Handlungsfähigkeit des Staates durch den stark gestiegenen Stand der öffentlichen Schulden deutlich eingeschränkt sein würde. Dies gilt auch für den Finanzsektor. **Wenn keine nachhaltigen Regelungen auf internationaler Ebene geschaffen werden, ist eine Wiederkehr des Kollapses der Finanzmärkte in naher Zukunft zu erwarten.** In diesem Fall würden die öffentlichen Gelder, die in die Konjunkturprogramme I und II sowie den Finanzmarktstabilisierungsfonds geflossen sind, ohne nachhaltige Wirkung bleiben und lediglich für eine kurzfristige Stabilisierung sorgen. Dabei ist es nicht vorstellbar, wie das Land eine nochmalige Rezession bei deutlich höherem Schuldenstand überstehen soll, ohne dass dies z. B. massive Auswirkungen auf Inflation und Arbeitsmarkt hätte.

IV. BEWERTUNG DER MASSNAHMEN UND VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Im Folgenden bewerten wir die Konjunkturmaßnahmen der Bundesregierung aus den zwei Konjunkturpaketen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den ökologischen Kriterien. Da ein Großteil der Maßnahmen nur eine sehr indirekte Wirkung auf die Umwelt hat, behandeln wir nicht alle Maßnahmen im Detail. Generell erwähnen wir die Indikatoren nur dann, wenn sie von einer Maßnahme hinreichend betroffen sind. Das Kapitel baut auf Kapitel III.3. auf, das die Wirkungsanalyse darstellt und die Potenziale der Maßnahmen darlegt. Der gewählte Indikatorensatz und seine Anwendung werden in Anhang II. methodisch und inhaltlich erläutert.

Die Bewertung geht davon aus, dass ökologisch nicht nachhaltige Maßnahmen auf lange Sicht auch ökonomisch und sozial nicht nachhaltig sind. Langfristige Auswirkungen sind ein wesentliches Element des Nachhaltigkeitskonzepts. Darum stellen die langfristigen Auswirkungen das entscheidende Kriterium für die Bewertung dar. In den folgenden Tabellen ist grob dargestellt, wie die Einzelmaßnahmen jedes Pakets bewertet werden. Für die Bewertung gilt folgende Legende:

- Wirkungen auf Nachhaltigkeit weitgehend positiv: ++
- Wirkungen auf Nachhaltigkeit eher positiv: +
- neutral: O
- Wirkungen auf Nachhaltigkeit eher negativ: -
- Wirkungen auf Nachhaltigkeit weitgehend negativ: --

Die Bewertungskategorie „sehr positive ökonomische Nachhaltigkeit“ wird bei direkten Investitionen in globale Zukunftsbranchen angewendet.

Wenn bei einer Maßnahme noch nicht vollständig geklärt ist, wohin die Gelder genau fließen werden, eröffnet dies einen Spielraum, um die Auswirkungen von Maßnahmen bei der Implementation zu optimieren. Bei Verkehrsinvestitionen z. B. sind aus der Sicht nachhaltiger Entwicklung Investitionen in öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur oder Infrastrukturprojekte der Elektro- oder Wasserstoffmobilität deutlich nachhaltiger als der flächendeckende Ausbau von Straßen. In Fällen, in denen noch Optimierungsspielraum besteht, wird dies durch eine Darstellung der Bandbreite positiver, neutraler und negativer Entwicklungsszenarien mit der genannten Codierung verdeutlicht. Was genau der Spielraum für Optionen eröffnet und wie er nachhaltig genutzt werden kann, ist in den detaillierten Bewertungen in Anhang I. nachzulesen.

Tabelle 3. Übersicht über die Bewertung der Maßnahmen des ersten Konjunkturpakets

| <u>Maßnahmen Paket I</u> | <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> |
|---|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Kreditversorgung der Wirtschaft | | | |
| M.1.1 Kreditversorgung der Wirtschaft | -, O, + | + | -, O, + |
| Impulse für Investitionen | | | |
| M.1.2 Degressive Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens | O | + | O |
| M.1.3 Degressive Abschreibung und befristet für 2 Jahre Sonderabschreibungen für KMU | O | + | O |
| M.1.4 Energieeffizienz bei Gebäuden und Aufstockung „Sonderfonds Energieeffizienz in KMU“ | | | |
| M.1.4.1 CO ₂ -Gebäudesanierungsprogramm/ „Sonderfonds Energieeffizienz in KMU“ | ++ | ++ | + |

| | | | |
|--|---------|---------|---------|
| M.1.4.2 Initiative „Wirtschaftsfaktor Alter“ | O | + | + |
| M.1.5 Aufstockung der KfW-Infrastrukturprogramme für strukturschwache Kommunen | -, O, + | -, O, + | -, O, + |
| M.1.6 Beschleunigte Umsetzung dringlicher Verkehrsinvestitionen | | | |
| M.1.6.1 Bundesfernstraßen | -- | + | O |
| M.1.6.2 Bundeswasserstraßen | - | + | O |
| M.1.6.3 Schienenverkehr | + | + | O |
| M.1.7 Erhöhung der Finanzmittel für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ | -, O, + | + | O |
| Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen | | | |
| M.1.8 Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen und Steuerbonus | O | O, + | O |
| M.1.9 Kfz-Steuerbefreiung | - | O | O |
| M.1.10 Innovationsförderung und -umsetzung/Aufstockung des Beteiligungskapitals | -, O, + | -, O, + | + |
| M.1.11 Sonderprogramm für ältere und gering qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (WeGebAU) | O | + | + |
| M.1.14 1.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit | O | + | + |
| M.1.15 Befristete Verlängerung der Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld | O | + | + |

Tabelle 4. Übersicht über die Bewertung der Maßnahmen des zweiten Konjunkturpakets

| <u>Maßnahmen Paket II</u> | <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> |
|--|-----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand | | | |
| M.2.1 Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand | | | |
| M.2.1.1 Investitionsprogramm Verkehr | -- | + | O |
| M.2.1.1.1 Investitionen in die Bundesautobahnen | -- | + | O |
| M.2.1.1.2 Investitionen in die Bundesstraßen | - | + | O |
| M.2.1.1.3 Investitionen in die Bundeswasserstraßen | - | + | O |
| M.2.1.1.4 Investitionen in den Schienenverkehr | + | + | O |
| M.2.1.1.5 Investitionen in den Kombinierten Verkehr | -, O, + | + | O |
| M.2.1.2 Grundsanieerung und energetische Sanierung von Bundesgebäuden | ++ | ++ | O |
| M.2.1.3 Beiträge an internationale und supranationale Einrichtungen | O | O | O |
| M.2.1.4 Konjunkturstützende Maßnahmen im Bereich von Investitions- und Ausstattungsbedarf der Ressorts | -, O, + | -, O, + | O |
| M.2.1.5 Maßnahmen im Bereich der IuK-Technik | O | + | O |
| M.2.2 Das Kommunale Investitionsprogramm | | | |
| M.2.2.1 Investitionsschwerpunkt Bildung | + | + | ++ |
| M.2.2.2 Investitionsschwerpunkt Infrastruktur | -, O, + | + | -, O, + |
| Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft | | | |
| M.2.3 Kredit- und Bürgschaftsprogramm | -, O, + | + | -, O, + |
| M.2.4 Ausweitung der bundesgedeckten Exportfinanzierung | -, O, + | + | -, O, + |
| M.2.5 Das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) | -, O, + | + | -, O, + |
| M.2.6 Breitbandstrategie der Bundesregierung | O | + | O |
| M.2.7 Abwrackprämie/ Aufstockung vom 8.4.2009 | -, O | -- | - |
| M.2.8 Neuregelung Kfz-Steuer | O | O | O |
| M.2.9 Förderung der Forschung im Bereich Mobilität | ++ | ++ | + |
| Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive | | | |
| M.2.10 Einführung von Kurzarbeit attraktiver gestalten | O | O, + | + |
| M.2.11 Förderung der beruflichen Weiterbildung | O | O, + | + |
| M.2.12 Qualifizierung von Beschäftigten (WeGebAU) | O | O, + | + |

| | | | |
|--|---|------|------|
| M.2.13 Wiedereinstellung von Leiharbeiterinnen und – Arbeitnehmern wird bezuschusst | O | O, + | O, + |
| M.2.14 5000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit | O | O, + | O, + |
| Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathauhalte und des Mittelstandes | | | |
| M.2.15 Senkung der Einkommenssteuer | O | O, + | + |
| M.2.16 Senkung des Beitragssatzes in der gesetzlichen Krankenversicherung | O | O, + | + |
| M.2.17 Kinderbonus | O | O, + | + |
| M.2.18 Erhöhung der Regelsätze für Kinder in der Grundsicherung für Arbeitsuchende und der Sozialhilfe | O | O, + | + |
| M.2.19 Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen | O | ++ | + |

1 Bewertung des ersten Pakets

Die Maßnahmen werden auf Grundlage langfristiger Auswirkungen mit der folgenden Struktur bewertet:

1. ökologische Bewertung
2. ökonomische Bewertung
3. soziale Bewertung
4. Empfehlung

Bei einzelnen Maßnahmen erscheint es aus inhaltlicher Sicht sinnvoller, ökologische, ökonomische und soziale Bewertung gemeinsam darzustellen, um Redundanzen zu vermeiden. In diesen Fällen entfallen alternativ die Punkte 2. und 3. und es wird in der Überschrift von 1. bzw. 2. verdeutlicht, welche Dimensionen bewertet werden. Wie bereits erwähnt liegt der Schwerpunkt unserer Untersuchung auf den ökologischen Implikationen.

Die Bundesregierung hat die Maßnahmen in folgender Kategorisierung vorgestellt und beschlossen: Maßnahme 1 dient dazu, die Finanzierung der Wirtschaft zu sichern; Maßnahmen 2 bis 7 sollen Impulse für Investitionen geben und Maßnahmen 8 bis 15 sollen die Anpassung an die Krise flankieren und die Haushalte entlasten.

a) M.1.1: Kreditversorgung der Wirtschaft

1. Ökologische Bewertung:
Das zusätzliche Finanzierungsinstrument mit einem Volumen von bis zu 15 Mrd. Euro, das insbesondere die Liquidität mittelständischer Unternehmen stärken soll, sowie die Haftungsübernahmen durch die KfW von bis zu 80 % und eine Abdeckung des Bankenrisikos der KfW haben nur indirekte ökologische Auswirkungen, z. B. sofern davon auch Umweltprojekte betroffen sind. Die Vergabe von Bürgschaften und Krediten sollte jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Eine Lösung wäre, eine auf diesen Bereich zugeschnittene strategische Umweltprüfung zu entwickeln. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine ökologisch kontraproduktiven Aktivitäten gefördert werden.⁸⁷ Da bei der KfW die

⁸⁷ Beispiele für ökologisch kontraproduktive Aktivitäten: ineffizienter Einsatz von Energie und Rohstoffen, unverhältnismäßige Zunahme von Emissionen, unverhältnismäßige Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche, Verringerung von Biodiversität, unverhältnismäßige Erhöhung der Schadstoffbelastung von Boden, Luft und Wasser.

„Richtschnur für die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung das Konzept der Nachhaltigkeit bildet“, sollten auch ökologische Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe eine Rolle spielen.⁸⁸ Da derartige Kriterien bisher bei der Vergabe der Gelder nicht greifen, ist davon auszugehen, dass große ökologische Schäden entstehen werden. Zwar versprach die KfW, sich „bei ihren umweltrelevanten Entscheidungen am Ziel einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung“ zu orientieren.⁸⁹ Es ist jedoch zu erwarten, dass sie faktisch den kurzfristigen ökonomischen Bedürfnissen der Volkswirtschaft in diesem Zusammenhang den Vorzug eingeräumt und ökologische Kriterien nicht über Gebühr berücksichtigt. Die Maßnahme ist also bestenfalls neutral in ihrer ökologischen Nachhaltigkeit. Da insbesondere der Sektor der erneuerbaren Energien für sein Wachstum auf Kredite angewiesen ist, wachsen ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeit der Maßnahme mit dem Ausmaß, in dem die Gelder zum Ausbau erneuerbarer Energien oder in anderen Zukunftsbranchen eingesetzt werden. Der Großteil der Maßnahmen dürfte jedoch konventioneller und damit tendenziell umweltschädlicher Art sein.

2. Ökonomische und soziale Bewertung:

Ökonomische und soziale Nachhaltigkeit hängen auch davon ab, wie genau die Gelder verwendet werden. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme auch aus ökonomischer und sozialer Sicht.

3. Empfehlung:

Die Grundsätze des fairen, nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens, die bisher nur bei wenigen Umwelt- und Ethikbanken gelten, sollten bei der Vergabe und Verwendung der Gelder zur Grundbedingung gemacht werden. Nur Institute, die sich zu ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigem Wirtschaften bekennen und die entsprechende Eingriffe in ihrer Geschäftspolitik umsetzen, sollten mit zinsgünstigen Krediten öffentlich gefördert werden. Andernfalls ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Krise sich wiederholt.

b) M.1.2. bis M.1.7.: Impulse für Investitionen

M.1.2: Degressive Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens⁹⁰

Die Bewertung hat ergeben, dass keine bzw. nur eine neutrale Wirkung dieser Maßnahme auf die geprüften Indikatoren ausgeht. Es handelt sich um ein Strohhäufchen, bei dem ohne strukturelle Verbesserungen zu verursachen Geld in die Wirtschaft gepumpt wird, das einen kurzfristig positiven Effekt erzeugt.

⁸⁸ KfW (2009): Nachhaltigkeit, URL: http://www.kfw.de/DE_Home/Die_Bank/Unser_Handeln/Nachhaltigkeit/index.jsp

⁸⁹ KfW (2009): Erklärung der KfW zu Umweltschutz und Nachhaltiger Entwicklung, URL: http://www.kfw.de/DE_Home/Service/Download_Center/Allgemeine_Publikationen/PDF-Dokumente_Umweltschutz_-_Karriere/Umweltschutz_und_nachhaltige_Entw.pdf

⁹⁰ Bewegliche Wirtschaftsgüter können nur Sachen, Tiere und Scheinbestandteile sein. Gebäude, Gebäudeteile, Grund und Boden gehören nicht zu den beweglichen Wirtschaftsgütern. Ebenso immaterielle Wirtschaftsgüter wie Nutzungsrechte, Lizenzen, Patente.

M1.3: Degressive Abschreibung und befristet für zwei Jahre Sonderabschreibungen für KMU

Die degressive Abschreibung wird eingeführt und befristet für zwei Jahre wird kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) ermöglicht, erweiterte Sonderabschreibungen vorzunehmen (durch Erhöhung der dafür relevanten Betriebsvermögens- und Gewinn Grenzen auf 335.000 Euro bzw. 200.000 Euro). Die Bewertung hat ergeben, dass diese Maßnahme nicht bzw. nur neutral auf die geprüften Indikatoren wirkt, sie wird nicht weiter behandelt; siehe Anhang I. Es handelt sich um ein Strohfeuer, bei dem ohne strukturelle Verbesserungen zu verursachen Geld in die Wirtschaft gepumpt wird, das einen kurzfristig positiven Effekt erzeugt.

M.1.4: Energieeffizienz bei Gebäuden und Aufstockung des KfW-Sonderfonds „Energieeffizienz KMU“**1. Ökologische, ökonomische und soziale Bewertung:**

Die Maßnahme setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: zusätzlichen Investitionen in die Energieeffizienz von Gebäuden und der Initiative „Wirtschaftsfaktor Alter“. Die zusätzlichen Investitionen in die Energieeffizienz setzen sich aus dem CO₂ Gebäudesanierungsprogramm und dem "Sonderfonds Energieeffizienz in KMU" zusammen.

Energieeffizienz im Gebäudesektor ist in Deutschland noch stark verbesserungswürdig. **Sanierungen können bis zu 80 % des Energieverbrauchs in einem Haus einsparen.**⁹¹ Dies entspricht den Kriterien ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeit in geradezu eklatanter Weise. So können Rohstoff- und Energieeffizienz stark gesteigert werden. Dies bewerten wir für das Klima und somit auch für die Biodiversität und die menschliche Gesundheit positiv. Es wäre zu überlegen, ob an dieser Stelle nicht mehr Geld fließen sollte. Investitionsquote, BIP und die Erwerbstätigenquote werden durch die Maßnahme auch langfristig positiv beeinflusst, was die ökonomische Nachhaltigkeit der Maßnahme abrundet. Auch die sozialen Auswirkungen begrüßen wir, da Arbeitsplätze geschaffen bzw. erhalten werden und einkommensschwache Haushalte von niedrigeren Energiekosten profitieren. Negativ anzumerken ist, dass der Bund versäumt hat, einen anspruchsvollen energetischen Standard als Voraussetzung für die Förderung vorzugeben. Die KfW verwendet z.B. als Grundlage für Förderungen den Neubaustandard der Energieeinsparverordnung von 2007 abzüglich 30 %. Das ist sinnvoll und bei steigenden Ölpreisen auch wirtschaftlich im Sinne der Einsparung von Heizkosten. Darüber hinaus geben Investitionen in die Energieeffizienz bedeutende wirtschaftliche und beschäftigungspolitische Impulse.⁹² Damit ist diese Maßnahmenkomponente unter dem Nachhaltigkeitsaspekt sehr positiv zu bewerten.

Dagegen ist die Initiative „Wirtschaftsfaktor Alter“ unter dem sozialen Aspekt auch im Hinblick auf den demografischen Wandel der Gesellschaft positiv zu bewerten; sie beinhaltet allerdings keinerlei ökologischen Impulse und wird daher als neutral bewertet.

2. Empfehlung:

An dieser Stelle sollte deutlich mehr Geld ausgegeben werden. Länder und Kommunen sollten daher langfristige Einsparpotenziale durch anspruchsvolle energetische Vorgaben stark

⁹¹ Rheinland-pfälzisches Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz (2009): Unser-Energie-Wettbewerb: Margit Conrad zeichnet Gebäude mit anspruchsvollen Energiestandards und hoher Wohnqualität aus, URL: <http://www.mufl.rlp.de/index.php?id=4602>

⁹² http://www.mckinsey.de/html/presse/2009/20090416_energie.asp

priorisieren, statt auf den schnellen Mittelabfluss abzielen

M.1.5: Aufstockung der KfW-Infrastrukturprogramme für strukturschwache Kommunen

1. Ökologische Bewertung:

Die Maßnahme hat nur indirekte **ökologische Auswirkungen**. Sie dient in erster Linie dazu, die regionale Wirtschaftsaktivität zu erhöhen und die Voraussetzungen für regionales Wirtschaftswachstum zu verbessern. Die Entscheidung über eine ökologisch eher nachhaltige Verwendung obliegt in diesem Fall den kommunalen Akteuren.

Die Vergabe von Krediten sollte jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Eine Lösung wäre, eine auf diesen Bereich zugeschnittene strategische Umweltprüfung zu entwickeln. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine ökologisch kontraproduktiven Aktivitäten gefördert werden.⁹³ Da bei der KfW die „Richtschnur für die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung das Konzept der Nachhaltigkeit bildet“, sollten auch ökologische Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe eine Rolle spielen.⁹⁴ Insbesondere ist darauf zu achten, dass weder die Landschaft unnötig zersiedelt wird noch unverhältnismäßig hohe Belastungen der Umwelt durch Bodenversiegelung im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsflächen entstehen. Überwiegt der wirtschaftliche Nutzen die Umweltkosten langfristig, ist eine Maßnahme verhältnismäßig. Da derartige Kriterien bisher bei der Vergabe der Gelder nicht direkt greifen, ist davon auszugehen, dass große ökologische Schäden entstehen werden. Zwar versprach die KfW, sich „bei ihren umweltrelevanten Entscheidungen am Ziel einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung“ zu orientieren.⁹⁵ Es ist jedoch zu erwarten, dass die kurzfristigen ökonomischen Bedürfnisse der Kommunen in diesem Zusammenhang bevorzugt werden, und, auch da die Zeit drängt, ökologische Kriterien nicht mehr als gesetzlich erforderlich (z. B. durch die Energieeinsparverordnung) berücksichtigt werden. Die Maßnahme ist also bestenfalls neutral in ihrer ökologischen Nachhaltigkeit. Da insbesondere der Sektor der erneuerbaren Energien für sein Wachstum auf Kredite angewiesen ist, wachsen ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit der Maßnahme mit dem Ausmaß, in dem die Gelder zum Ausbau erneuerbarer Energien verwendet werden.

2. Ökonomische und soziale Bewertung

Ökonomische und soziale Nachhaltigkeit hängen auch davon ab, wie genau die Gelder verwendet werden. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme auch aus ökonomischer und sozialer Sicht.

3. Empfehlung:

Es sollte so viel Geld wie möglich in Branchen und Technologien investiert werden, die dazu

⁹³ Beispiele für ökologisch kontraproduktive Aktivitäten: ineffizienter Einsatz von Energie und Rohstoffen, unverhältnismäßige Zunahme von Emissionen, unverhältnismäßige Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche, Verringerung von Biodiversität, unverhältnismäßige Erhöhung der Schadstoffbelastung von Boden, Luft und Wasser.

⁹⁴ KfW (2009): Nachhaltigkeit, URL: http://www.kfw.de/DE/Home/Die_Bank/Unser_Handeln/Nachhaltigkeit/index.jsp

⁹⁵ KfW(2009): Erklärung der KfW zu Umweltschutz und Nachhaltiger Entwicklung, URL: http://www.kfw.de/DE/Home/Service/Download_Center/Allgemeine_Publikationen/PDF-Dokumente_Umweltschutz_-_Karriere/Umweltschutz_und_nachhaltige_Entw.pdf

geeignet erscheinen, den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft zu erleichtern.

M.1.6: Beschleunigte Umsetzung dringlicher Verkehrsinvestitionen

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme gliedert sich in die Investitionsschwerpunkte Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Schienenverkehr. Abhängig von dem jeweiligen Bereich fällt die Bewertung der einzelnen Untermaßnahmen sehr unterschiedlich aus. So lassen sich Investitionen in den Schienenverkehr gerade durch die Verlagerung des Personen und Güterverkehrs von der Straße, der effektiveren Nutzung von Stoff- und Energieströmen und der deutlich besseren CO₂ Bilanz ökologisch positiv bewerten. Dagegen ist der Neubau von Straßen aus ökologischer Sicht nicht nachhaltig, da er dazu neigt, die Biodiversität und die menschliche Gesundheit zu beeinträchtigen. Der Straßenverkehr ist darüber hinaus eine der wesentlichen Verursacher von CO₂-Emissionen; so betrug der Anteil alleine des Straßenverkehrs an den Gesamtemissionen im Jahr 2007 über 17% während der Anteil der anderen Verkehrsträger bei lediglich 1% lag. Investitionen für den weiteren Ausbau der Bundeswasserstraßen sind ebenfalls aus ökologischer Sicht problematisch und negativ zu bewerten, da häufig wertvolle Flussgebiete für ihre industrielle Nutzung begradigt werden und erhebliche ökologische Schäden nach sich ziehen und das dem eine angemessene Entlastung etwa bei der CO₂-Vermeidung gegenüber stünde.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung**
Aus ökonomischer und sozialer Sicht ist es zwar zumindest kurzfristig durchaus wirtschaftlich, Straßen zu bauen, da der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur regionale Beschäftigungs- und Wachstumsimpulse mit sich bringt. Langfristig wird allerdings eine konsequent ökologisch ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur gebraucht. Wird dies nicht in angemessener Weise bei der Verwendung der Gelder berücksichtigt, kann die Maßnahme langfristig nicht als nachhaltig angesehen werden.
3. **Empfehlung:**
Das gesamte Geld sollte in grüne Verkehrsinfrastruktur investiert werden und nicht in den Ausbau des Straßennetzes. Dies bedeutet, in Schienenverkehrstechnologie und -infrastruktur zu investieren und großflächige Infrastruktur für Elektro- und Wasserstoffmobilität bereitzustellen. Darüber hinaus sollte darauf geachtet werden, vorrangig Naturschutzanliegen zu berücksichtigen, wie z. B. die Zerschneidung der Landschaft und Wildtierkorridore.

M.1.7: Erhöhung der Finanzmittel für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme hat nur indirekte **ökologische Auswirkungen**. Sie dient in erster Linie dazu, die regionale Wirtschaftsaktivität zu erhöhen und die Voraussetzungen für regionales Wirtschaftswachstum zu verbessern. Die Entscheidung über eine ökologisch eher nachhaltige Verwendung obliegt regionalen Akteuren. Die Erhöhung der Finanzmittel sollte jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Eine Lösung wäre, eine auf diesen Be-

reich zugeschnittene strategische Umweltprüfung zu entwickeln. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine ökologisch kontraproduktiven Aktivitäten gefördert werden⁹⁶ und dass weder die Landschaft unnötig zersiedelt wird noch unverhältnismäßig hohe Belastungen der Umwelt durch Bodenversiegelung im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsflächen entstehen. Überwiegt der wirtschaftliche Nutzen die Umweltkosten langfristig, ist eine Maßnahme verhältnismäßig. Da derartige Kriterien bisher bei der Vergabe der Gelder nicht direkt greifen, ist davon auszugehen, dass große ökologische Schäden entstehen werden. Es ist zu erwarten, dass die kurzfristigen ökonomischen Bedürfnisse der Länder und Kommunen in diesem Zusammenhang bevorzugt werden, und, auch da die Zeit drängt, ökologische Kriterien nicht mehr als gesetzlich erforderlich berücksichtigt werden (z. B. durch die Energieeinsparverordnung). Die Maßnahme ist also bestenfalls neutral in ihrer ökologischen Nachhaltigkeit. Da insbesondere der Sektor der erneuerbaren Energien für sein Wachstum auf Kredite angewiesen ist, wachsen ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit der Maßnahme mit dem Ausmaß, in dem die Gelder zum Ausbau erneuerbarer Energien verwendet werden.

2. Ökonomische und soziale Bewertung:

Ökonomische und soziale Nachhaltigkeit hängen auch davon ab, wie genau die Gelder verwendet werden. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme auch aus ökonomischer und sozialer Sicht.

3. Empfehlung:

Bei den Infrastrukturmaßnahmen sollte explizit ein Programmteil „Ausbau der Wärmenetze/Anschluss öffentlicher Liegenschaften an Wärmenetze“ vorgesehen werden.

4. Hintergrund und Begründung:

In Deutschland gibt es große Potenziale für die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK). Das KWK-Ziel der Bundesregierung, bis 2020 einen Anteil des KWK-Stroms von 25 % an der Stromerzeugung zu erreichen, ist klimapolitisch sehr sinnvoll und mit Blick auf die Potenziale erreichbar. Da der in den letzten Jahren erzielte Zubau gering ist, stagniert derzeit allerdings der KWK-Anteil an der Stromerzeugung in Deutschland bei 12 %. Die Rahmenbedingungen für die Kraft-Wärme-Kopplung wurden auf Bundesebene mit dem Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWK-G), dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und dem Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetz (EEWärmeG) und Marktanzreizprogrammen in den vergangenen Jahren zwar deutlich verbessert. Dennoch ist zu erwarten, dass die bestehenden Rahmenbedingungen für die KWK nicht ausreichen, um das KWK-Ziel der Bundesregierung zu erreichen. Gerade um im Bestand einen deutlichen Ausbau der KWK zu erreichen, sind planungsrechtliche Vorgaben in Kombination mit einer verstärkten Förderung des Ausbaus der Nah- und Fernwärmenetze die richtige strategische Antwort. Der Ausbau der Wärmenetze sollte daher ein Schwerpunkt im Konjunkturprogramm werden.

Bei Investitionen in den Verkehrssektor sollte Geld für grüne Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden und nicht für den Ausbau des Straßennetzes. Dies beinhaltet Investitionen in Schienenverkehrstechnologie und -infrastruktur sowie das Bereitstellen großflächiger Infrastruktur für Elektro- und Wasserstoffmobilität.

⁹⁶

Beispiele für ökologisch kontraproduktive Aktivitäten: ineffizienter Einsatz von Energie und Rohstoffen, unverhältnismäßige Zunahme von Emissionen, unverhältnismäßige Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche, Verringerung von Biodiversität, unverhältnismäßige Erhöhung der Schadstoffbelastung von Boden, Luft und Wasser.

In jedem Fall muss darauf geachtet werden, dass keine überkommenen Strukturen am Leben erhalten werden, die ohne Subventionen nicht am Markt überleben können. Moderne Wirtschaftsweisen, die den Weg zu einer kohlenstoffarmen und ressourceneffizienten Wirtschaft beschreiten, sollen bevorzugt behandelt werden.

c) M.1.8. bis M.1.13.: Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen

M.1.8: Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen und Steuerbonus

1. **Ökologische Bewertung:**
Ökologische Auswirkungen in diesem Bereich können erst beurteilt werden, wenn klar ist, wohin das Geld fließen wird. Die Erleichterungen sollten jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Eine Lösung wäre, ein Prioritätenraster zu entwickeln, das nach mehr und weniger ökologisch und ökonomisch nachhaltigen Tätigkeiten differenziert. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine ökologisch kontraproduktiven Aktivitäten gefördert werden. Da derartige Kriterien bisher beim Anwenden der Erleichterungen nicht direkt greifen, ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen nicht in besonderer Form zum Strukturwandel hin zu einem zukunftsfähigen Wirtschaftssystem beitragen werden. Fließt ein Großteil des Geldes in den Ausbau erneuerbarer Energien, grüne Infrastruktur oder geht an andere umweltfreundliche Bestimmungen, wäre die ökologische Nachhaltigkeit gegeben.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomische und soziale Nachhaltigkeit können zwar kurzfristig attestiert werden, sich aber langfristig nur dann materialisieren, wenn Zukunftsbranchen ausreichend von der Maßnahme profitieren.
3. **Empfehlung:**
Der Großteil des Geldes sollte in erneuerbare Energien und konkret an die Bereitstellung grüner Dienstleistungen oder an umweltfreundliche Betriebe gehen. Ökologisch vorbildliche wirtschaftende Unternehmen sollen bevorzugt behandelt werden z. B. durch ein Informationsportal für ökologisch nachhaltige Handwerksdienstleistungen.

M.1.9: Kfz-Steuerbefreiung

1. **Ökologische Bewertung:**
Aus ökologischer Sicht ist die Maßnahme eher neutral bis nicht nachhaltig, weil die Regelung insgesamt nicht anspruchsvoll genug ist und Sprintschlucker begünstigt; außerdem schaffen nur zwei Stufen keinen ausreichenden Anreiz, effizientere Fahrzeuge zu kaufen und einen Strukturwandel signifikant zu unterstützen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es für die erste Befreiungsstufe keinerlei Voraussetzungen gibt.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Aus ökonomischer und sozialer Sicht ist die Maßnahme auch nicht nachhaltig, weil das ausgegebene Geld dem notwendigen Strukturwandel, insbesondere in der Automobilbranche, nicht zugute kommt und einen mangelhaften Anreiz für eine zukunftsfähige Wirtschaft darstellt.
3. **Empfehlung:**
Nach unserer Auffassung wäre eine gute mittelfristige Strategie, die Kraftfahrzeugsteuer

deutlich stärker nach den CO₂-Emissionen zu spreizen, um einerseits Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen stärker zu entlasten und Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen stärker zu belasten. Außerdem sollte der um 18 Cent geringere Dieselsteuersatz zumindest teilweise an den Steuersatz auf Benzin angeglichen und zur Kompensation die höhere Kfz-Steuer auf Diesel-Pkw ebenfalls an die Kfz-Steuer auf Benzin-Pkw angeglichen werden.

M.1.10: Innovationsförderung und -umsetzung/Aufstockung des Beteiligungskapitals

Die Maßnahme wird nicht weiter behandelt, da weder Umfang der Mittel noch ihre Verwendung ermittelt werden konnten; siehe Anhang I.

M.1.11: Sonderprogramm für ältere und gering qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (WeGebAU)

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme ist ökologisch neutral, da keine Umwelteffekte davon zu erwarten sind.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomisch und sozial ist die Maßnahme nachhaltig, weil sie das Potenzial von Personen für die deutsche Wirtschaft erschließt, das ansonsten brachgelegen hätte.
3. **Empfehlung:**
Die Maßnahme sollte sich, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, auf Zukunftsbranchen konzentrieren. Aus- und Fortbildungen im Bereich des Stein- oder Braunkohlesektors kommen an dieser Stelle z. B. nicht infrage. Dagegen wären der Aufbau von Personal im Bereich der Umwelttechnologien und die Unterstützung der entsprechenden Branchen mit Arbeitskräften Maßnahmen, die aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Sicht nachhaltig sind.

M.1.12: 1.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme ist ökologisch neutral, da keine Umwelteffekte davon zu erwarten sind.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomisch und sozial ist die Maßnahme nachhaltig, weil sie das Potenzial von Personen für die deutsche Wirtschaft erschließt, das ansonsten brachgelegen hätte.
3. **Empfehlung:**
Die Maßnahme sollte sich, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, auf Zukunftsbranchen konzentrieren. Aus- und Fortbildungen im Bereich des Stein- oder Braunkohlesektors kommen an dieser Stelle z. B. nicht infrage. Dagegen wären der Aufbau von Personal im Bereich der Umwelttechnologien und die Unterstützung der entsprechenden Branchen mit Arbeitskräften Maßnahmen, die aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Sicht nachhaltig sind.

M.1.13: Befristete Verlängerung der Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme ist ökologisch neutral, da keine Umwelteffekte davon zu erwarten sind.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**

Ökonomisch und sozial ist die Maßnahme nachhaltig, weil sie das Potenzial von Personen für die deutsche Wirtschaft erschließt und erhält, das ansonsten brachgelegen hätte bzw. durch den Verlust des Arbeitsplatzes langsam verkümmert wäre.

3. Empfehlung:
keine

2 Bewertung des zweiten Pakets

Die Maßnahmen sind unterteilt in die Kategorien „Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand“ (M.2.1 bis M.2.2), „Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft“ (M.2.3 bis M.2.9), „Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive“ (M.2.10 bis M.2.14) sowie „Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathauhalte und des Mittelstands“ M.2.15 bis M.2.18) und „Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen“ (M.2.19).

a) M.2.1.1 bis M.2.1.2: Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand

M.2.1: Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand

1. **Ökologische, ökonomische und soziale Bewertung:**
Die Bundesinvestitionen verteilen sich auf mehrere Titelgruppen mit unterschiedlichen Schwerpunkten, deren ökologische Bilanz in ihrer Summe durchwachsen ausfällt. So setzen lediglich die Maßnahmen zur energetischen Sanierung von Bundesgebäuden und die Investitionen in den Schienenverkehr klare ökologische Akzente. Dagegen haben die Gelder, die in die Bundesautobahnen und Straßen fließen, einen gegenteiligen Effekt. Da ungefähr ebenso viel Geld in den Straßen- wie in den Schienenbau fließt, wurde hier eine Chance verpasst, Weichen für eine nachhaltige Verkehrspolitik zu stellen. Die ökologischen Effekte anderer Titelgruppen wie etwa der konjunkturstützenden Maßnahmen bei Investitionen und der Ausstattung der Bundesressorts sind derzeit unklar bzw. lassen durch das Fehlen entsprechender Vorgaben erwarten, dass die Chancen für nachhaltige Investitionen ungenutzt bleiben. Schon jetzt ist allerdings absehbar, dass 226 Mio Euro, die für diese Titelgruppe vorgesehenen 650 Mio. Euro (also rund 35 %) in die militärische Beschaffung fließen und damit die Voraussetzung nachhaltiger Investitionen nicht erfüllen. Dagegen sind die Maßnahmen in der IuK-Technik (IT und Telekommunikation) in ihren Auswirkungen neutral, wobei auch die Modernisierung und Konsolidierung der IT- und Telekommunikationstechnik beträchtliche energetische Einsparpotenziale bieten (Stichwort: Green IT), die in der derzeitigen Ausgestaltung ungenutzt bleiben.
2. **Empfehlung:**
Es sollte so viel Geld wie möglich in Branchen und Technologien investiert werden, die dazu geeignet erscheinen, den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft zu erleichtern. Bei Verkehrsinvestitionen sollte die Zukunftsfähigkeit der Finanzierungsobjekte zum entscheidenden Kriterium gemacht werden. Dies beinhaltet Investitionen in Schienenverkehrstechnologie und -infrastruktur sowie das Bereitstellen großflächiger Infrastruktur für Elektro- und Wasserstoffmobilität.

M.2.2: Das Kommunale Investitionsprogramm

1. **Ökologische Bewertung:**

Die zusätzlichen Investitionen der Kommunen und Länder gliedern sich in zwei Bereiche, deren ökologische Bewertung unterschiedlich ausfällt.

Bei den Finanzhilfen gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Zukunftsinvestitionsgesetzes liegt der Schwerpunkt auf der Bildungsinfrastruktur (Schulen, Hochschulen, Forschung und Weiterbildungseinrichtungen) und deren energetischer Sanierung (M 2.2.1). Den Nutzen dieser Maßnahme bewerten wir daher sowohl unter ökologischen als auch unter sozialen Gesichtspunkten als sehr hoch, da Investitionen in den Zukunftsbereich Bildung mit ökologischen Aspekten verbinden und auch eine über Jahre dauernde Unterfinanzierung des Bildungssektors berücksichtigen. So sind laut einer Studie des Instituts für Urbanistik⁹⁷ die Hälfte der 150.000 Schulgebäude, Turnhallen und Kindertagesstätten dringend sanierungsbedürftig und müssen energetisch nachgerüstet werden. Allein für die bundesweit 44.000 Schulen ergibt sich bis 2020 ein Investitionsbedarf von 73 Mrd. Euro. Für die Sanierung der Hochschulen sind laut Hochschulrektorenkonferenz zudem bis zu 25 Mrd. Euro nötig.⁹⁸ Allerdings deutet es sich an, dass bei der konkreten Umsetzung der Investitionen die energetische Sanierung aufgeweicht wird. In einem Schreiben, in dem das Bundesministerium für Finanzen das Zukunftsinvestitionsgesetz auslegt, heißt es dagegen „Bei der Abgrenzung der Förderbereiche kann das Zukunftsinvestitionsgesetz unter Geltung des neuen Art. 104 GG entsprechend weit ausgelegt werden. Das bedeutet, dass in den Förderbereichen Schulinfrastruktur, Hochschulen, kommunale und gemeinnützige Einrichtungen der Weiterbildung Investitionsvorhaben auch förderfähig sind, bei denen keine energetische Sanierung vorgenommen wird.“⁹⁹ Für die ökologische Bewertung der beiden Konjunkturprogramme hat diese „Interpretationshilfe“ beträchtliche Auswirkungen. Geht man davon aus, dass in der operativen Ausgestaltung der Förderhilfen lediglich 60 % der ursprünglich vorgesehenen Summe von 8,645 Mrd. Euro in die energetische Sanierung fließen, sinkt der Anteil aller ökologischen Maßnahmen an den Konjunkturpaketen I und II auf unter 10 %. Dies macht deutlich, dass die Umsetzung der Konjunkturpakete einen klaren ökologischen Schwerpunkt vermissen lässt.

Das Spektrum, wie die Länder mit den Bundesmitteln zur Sanierung der Bildungsinfrastruktur umgehen, ist dementsprechend groß: Während einige Länder in den Landesförderrichtlinien die Vorgaben des Bundes zugunsten anspruchsvoller Sanierungsstandards konkretisieren, fordern andere nur, die geltende Energieeinsparverordnung einzuhalten. Einige Länder reichen die Mittel des Bundes sogar ohne weitere Landesvorgaben an die Kommunen weiter, sodass dort die Kommunen faktisch weitgehend frei entscheiden können, wie sie die Mittel verwenden.

Im Ergebnis sehen wir folgende Kritikpunkte an diesem Programmteil des Konjunkturpakets:

- i. Kommunen haben Interesse daran, nicht nur energetische Sanierungen, sondern auch z. B. Innenraum- oder Turnhallensanierungen aus dem Konjunkturpaket zu finanzieren. Die konkrete Festlegung des Bundes, dass „insbesondere energetische Sanierungen“ gefördert werden sollen, ist also von hoher Bedeutung. Diskutiert wird in einigen Ländern ein Anteil von 90 %; es steht aber zu befürchten, dass es in der Praxis nicht flächendeckend umgesetzt wird, dass energetischen Sanierungen ein klarer Vorteil eingeräumt wird und sie einen hohen Anteil errei-

⁹⁷ http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte/2_08/02.phtml

⁹⁸ http://www.hrk.de/de/download/dateien/PM_Investitionsprogramm.pdf

⁹⁹ <http://www.im.nrw.de/bue/doks/bmfzu104gg.pdf>, S. 4

chen.

ii. Fehlender Standard für energetische Sanierungen

Sinnvoll wäre eine Vorgabe, dass Maßnahmen zur energetischen Sanierung nur dann gefördert werden, wenn das Neubauniveau der EnEV 2007 um 30 % unterschritten wird. Nach Inkrafttreten der EnEV 2009 sollte sogar der dort enthaltene Neubaustandard um 30 % unterschritten werden. Gesetzlicher Standard gemäß Energieeinsparverordnung ist bei Sanierungen der Altbaustandard, der deutlich weniger anspruchsvoll ist als der Neubaustandard.

Zur Begründung:

Da es sich um Investitionen handelt, die den energetischen Standard von Gebäuden in den nächsten 40 Jahren bestimmen, muss die heutige politische Entscheidung die EnEV 2009, die bereits im Bundesrat verhandelt wird, hinsichtlich der Standardsetzung mit berücksichtigen. Alles andere wäre politisch kurzsichtig.

Im Schwerpunktbereich Bildung muss für jedes Vorhaben Artikel 104b des Grundgesetzes erfüllt sein, ansonsten ist zu erwarten, dass Mittel zurückgefordert werden. Daher hat die energetische Sanierung hier durchaus zentrale Bedeutung, weil der Bund nur hier mit der EnEV Gesetzgebungskompetenz besitzt.

Nach allgemeinen Fördergrundsätzen sollte nur gefördert werden, was nicht bereits gesetzlich gefordert ist. Nur die Einhaltung der geltenden EnEV sollte daher nicht gefördert werden. Auch die KfW fördert energetische Sanierungen nur, wenn die geltenden Standards übertroffen werden (Zuschuss von 10 % bei Einhaltung der EnEV-2007-Neubau und von 17,5 % bei Einhaltung der EnEV-2007-Neubau minus 30 %).

Der zweite Bereich umfasst den unter § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Zukunftsinvestitionsgesetzes gefassten Schwerpunkt Infrastruktur mit einer Größenordnung von 4,655 Mrd. Euro (M 2.2.2). Hier können die ökologischen Auswirkungen erst beurteilt werden, wenn klar ist, in welche Projekte die Gelder tatsächlich fließen. In der jetzigen Umsetzung sind die Investitionsentscheidungen jedenfalls nicht daran gebunden, dass ökologische Mindestanforderungen eingehalten werden. Daher kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass ökologisch kontraproduktive Aktivitäten gefördert werden. Es ist daher zu erwarten, dass die kurzfristigen ökonomischen Bedürfnisse der Volkswirtschaft in diesem Zusammenhang bevorzugt werden, und, da die Zeit drängt, ökologische Kriterien nicht mehr als gesetzlich erforderlich berücksichtigt werden (z. B. durch die Energieeinsparverordnung).

2. Ökonomische und soziale Bewertung:

Die ökonomischen und sozialen Aspekte dieser Maßnahmen sind sehr hoch zu bewerten. So liegen die Investitionen in die Bildungsinfrastruktur Deutschlands schon seit Jahren unter dem Durchschnitt vergleichbarer OECD Länder: so wendet Deutschland lediglich 5,3 % des BIP für die Bildung auf, während der OECD Durchschnitt bei 5,8% liegt (unsere skandinavischen Länder geben sogar deutlich mehr aus)¹⁰⁰. Die Ausgaben für den Bildungssektor wirken sich auf die Qualität unseres Bildungssystems aus. Die OECD Studie geht aufgrund der fehlenden Investitionen in den Bildungssektor davon aus, dass der Abstand zwischen Deutschland und den anderen OECD Ländern größer werden wird. Dies hat nicht nur Aus-

¹⁰⁰

ECD, 'Education at a glance: OECD Indicators – 2006 Edition',
http://www.oecd.org/document/52/0,2340,en_2649_201185_37328564_1_1_1_1.00.html

wirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands, sondern auch auf die Fähigkeit einer Gesellschaft allen sozialen Schichten die Chance zu geben, das eigene Leben erfolgreich und selbstbestimmt zu gestalten. Vor diesem Hintergrund sind die Investitionen in den Bildungssektor als wichtige Investitionen in eine der wesentlichen Zukunftsaufgaben Deutschlands zu werten.

3. Empfehlung:

Bindende und anspruchsvolle ökologische Standards für Investitionen, insbesondere anspruchsvolle Zielvorgaben für energetische Sanierungen. Während diese im Programmteil 5 des ersten Konjunkturpakets durchaus enthalten sind, fehlen Vorgaben zur Sanierung der Bildungsinfrastruktur im Programmteil 8.2 des zweiten Konjunkturpakets. Folgende Vorgaben des Bundes wären sinnvoll:

- Konkretisierung von „insbesondere energetische Sanierungen“ dahingehend, dass mindestens 90 % der Mittel für diesen Zweck verwendet werden müssen
- Vorgabe des jeweils geltenden Neubaustandards der Energieeinsparverordnung 2007 bzw. 2009 abzüglich 30 % als Standard für förderfähige Sanierungen
- Pflicht, die Minderung des Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen zu dokumentieren.

b) M.2.3 bis M.2.9: Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft

M.2.3: Kredit- und Bürgschaftsprogramm

1. Ökologische Bewertung:

Das zusätzliche Finanzierungsinstrument mit einem Volumen von bis zu 15 Mrd. Euro, das die Liquidität insbesondere mittelständischer Unternehmen stärken soll, sowie die Haftungsübernahmen durch die KfW von bis zu 80 % und eine Abdeckung des Bankenrisikos der KfW haben nur indirekte ökologische Auswirkungen, z. B. sofern davon auch Umweltprojekte betroffen sind. Die Vergabe von Bürgschaften und Krediten sollte jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Eine Lösung wäre, eine auf diesen Bereich zugeschnittene strategische Umweltprüfung zu entwickeln. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine ökologisch kontraproduktiven Aktivitäten gefördert werden.¹⁰¹ Da bei der KfW die „Richtschnur für die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung das Konzept der Nachhaltigkeit bildet“, sollten auch ökologische Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe eine Rolle spielen.¹⁰² Da derartige Kriterien bisher bei der Vergabe der Gelder nicht greifen, ist davon auszugehen, dass große ökologische Schäden entstehen. Zwar versprach die KfW, sich „bei ihren umweltrelevanten Entscheidungen am Ziel einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung“ zu orientieren.¹⁰³ Es ist jedoch zu

¹⁰¹ Beispiele für ökologisch kontraproduktive Aktivitäten: ineffizienter Einsatz von Energie und Rohstoffen, unverhältnismäßige Zunahme von Emissionen, unverhältnismäßige Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche, Verringerung von Biodiversität, unverhältnismäßige Erhöhung der Schadstoffbelastung von Boden, Luft und Wasser.

¹⁰² KfW (2009): Nachhaltigkeit, URL: http://www.kfw.de/DE/Home/Die_Bank/Unser_Handeln/Nachhaltigkeit/index.jsp

¹⁰³ KfW (2009): Erklärung der KfW zu Umweltschutz und Nachhaltiger Entwicklung, URL: http://www.kfw.de/DE/Home/Service/Download_Center/Allgemeine_Publikationen/PDF-Dokumente_Umweltschutz_-_Karriere/Unweltschutz_und_nachhaltige_Entw.pdf

erwarten, dass faktisch die kurzfristigen ökonomischen Bedürfnisse der Volkswirtschaft in diesem Zusammenhang bevorzugt und ökologische Kriterien nicht über Gebühr berücksichtigt werden. Die Maßnahme ist also bestenfalls neutral in ihrer ökologischen Nachhaltigkeit. Da insbesondere der Sektor der erneuerbaren Energien für sein Wachstum auf Kredite angewiesen ist, wachsen ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeit der Maßnahme mit dem Ausmaß, in dem die Gelder zum Ausbau erneuerbarer Energien oder in anderen Zukunftsbranchen eingesetzt werden. Der Großteil der Maßnahmen dürfte jedoch konventioneller und damit tendenziell umweltschädlicher Art sein.

2. Ökonomische und soziale Bewertung:

Ökonomische und soziale Nachhaltigkeit hängen auch davon ab, wie genau die Gelder verwendet werden. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme auch aus ökonomischer und sozialer Sicht.

3. Empfehlung:

Die Grundsätze des fairen, nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens, die bisher nur bei wenigen Umwelt- und Ethikbanken gelten, sollten bei der Vergabe und Verwendung der Gelder zur Grundbedingung gemacht werden. Nur Institute, die sich zu ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigem Wirtschaften bekennen und die entsprechende Eingriffe in ihrer Geschäftspolitik umsetzen, sollten mit zinsgünstigen Krediten öffentlich gefördert werden. Andernfalls ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Krise sich wiederholt.

M.2.4: Ausweitung der bundesgedeckten Exportfinanzierung

1. Ökologische Bewertung:

Das zusätzliche Finanzierungsinstrument, um das Kreditangebot der privaten Bankwirtschaft zu stärken und die Haftungsübernahmen haben nur indirekte ökologische Auswirkungen, z. B. sofern davon auch Umweltprojekte betroffen sind, die jedoch nur einen kleinen Teil der Investitionen darstellen.

Die Vergabe von Bürgschaften und Krediten sollte jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Eine Lösung wäre, eine auf diesen Bereich zugeschnittene strategische Umweltprüfung zu entwickeln. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine ökologisch kontraproduktiven Aktivitäten gefördert werden.¹⁰⁴ Da bei der KfW die „Richtschnur für die Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung das Konzept der Nachhaltigkeit bildet“, sollten auch ökologische Nachhaltigkeitskriterien bei der Vergabe eine Rolle spielen.¹⁰⁵ Da derartige Kriterien bisher bei der Vergabe der Gelder nicht direkt greifen, ist davon auszugehen, dass große ökologische Schäden entstehen werden. Zwar versprach die KfW, sich „bei ihren umweltrelevanten Entscheidungen am Ziel einer nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung“ zu orientieren.¹⁰⁶ Es ist jedoch zu erwar-

¹⁰⁴ Beispiele für ökologisch kontraproduktive Aktivitäten: ineffizienter Einsatz von Energie und Rohstoffen, unverhältnismäßige Zunahme von Emissionen, unverhältnismäßige Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche, Verringerung von Biodiversität, unverhältnismäßige Erhöhung der Schadstoffbelastung von Boden, Luft und Wasser.

¹⁰⁵ KfW (2009): Nachhaltigkeit, URL: http://www.kfw.de/DE/Home/Die_Bank/Unser_Handeln/Nachhaltigkeit/index.jsp

¹⁰⁶ KfW (2009): Erklärung der KfW zu Umweltschutz und Nachhaltiger Entwicklung, URL: http://www.kfw.de/DE/Home/Service/Download_Center/Allgemeine_Publikationen/PDF-Dokumente_Umweltschutz_-_Karriere/Umweltschutz_und_nachhaltige_Entw.pdf

ten, dass faktisch die kurzfristigen ökonomischen Bedürfnisse der Volkswirtschaft in diesem Zusammenhang bevorzugt werden, und, auch da die Zeit drängt, ökologische Kriterien nicht über Gebühr berücksichtigt werden. Die Maßnahme ist also bestenfalls neutral in ihrer ökologischen Nachhaltigkeit. Da insbesondere der Sektor der erneuerbaren Energien für sein Wachstum auf Kredite angewiesen ist, wachsen ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeit der Maßnahme mit dem Ausmaß, in dem die Gelder zum Ausbau erneuerbarer Energien oder in anderen Zukunftsbranchen eingesetzt werden. Der Großteil der Maßnahmen dürfte jedoch konventioneller und damit tendenziell umweltschädlicher Art sein.

2. Ökonomische und soziale Bewertung

Ökonomische und soziale Nachhaltigkeit hängen auch davon ab, wie genau die Gelder verwendet werden. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme auch aus ökonomischer und sozialer Sicht.

3. Empfehlung:

Die Grundsätze des fairen, nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens, die bisher nur bei wenigen Umwelt- und Ethikbanken gelten, sollten bei der Vergabe und Verwendung der Gelder zur Grundbedingung gemacht werden. Nur Institute, die sich zu ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigem Wirtschaften bekennen und die entsprechende Eingriffe in ihrer Geschäftspolitik umsetzen, dürfen mit Steuergeld gerettet werden. Andernfalls ist es nur eine Frage der Zeit, bis die Krise sich wiederholt.

M.2.5: Das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM)

1. Ökologische Bewertung:

Ökologische Auswirkungen in diesem Bereich können erst beurteilt werden, wenn klar ist, wohin das Geld fließen wird. Die Investitionsentscheidungen sollten jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Insbesondere ist darauf zu achten, dass keine ökologisch kontraproduktiven Aktivitäten gefördert werden. Da derartige Kriterien bisher bei der Vergabe der Gelder nicht direkt greifen, ist davon auszugehen, dass große ökologische Schäden entstehen werden.

Fließt ein Großteil des Geldes in die Erforschung erneuerbarer Energien, grüner Infrastruktur oder geht an andere umweltfreundliche Bestimmungen, wären ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit gegeben.

2. Ökonomische und soziale Bewertung:

Ökonomische und soziale Nachhaltigkeit hängen auch davon ab, wie genau die Gelder verwendet werden. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme auch aus ökonomischer und sozialer Sicht.

3. Empfehlung:

Es sollte so viel Geld wie möglich in Branchen und Technologien investiert werden, die dazu geeignet erscheinen, den Strukturwandel weg von der fossilen und hin zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft zu erleichtern.

M.2.6: Breitbandstrategie der Bundesregierung

1. **Ökologische Bewertung:**
Ökologische Auswirkungen in diesem Bereich können erst beurteilt werden, wenn klar ist, wohin das Geld fließen wird. Die Investitionsentscheidungen sollten jedoch an ökologische Mindestanforderungen gebunden sein. Bei dem von der Bundesregierung angestrebten Ausbau des Breitbandnetzes ist allerdings davon auszugehen, dass die ökologischen Auswirkungen neutral sind.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Als Investition in eine Zukunftsbranche, die auch ermöglicht, ländliche und strukturschwache Regionen besser anzubinden, bietet diese Maßnahme wichtige ökonomische und auch soziale Impulse.
3. **Empfehlung:**
keine

M.2.7: Abwrackprämie/Aufstockung vom 8.4.2009

1. **Ökologische Bewertung:**
Die ökologische Bewertung fällt insgesamt leicht negativ aus. Einerseits gilt die Abgasnorm Euro 4, auch wenn es nur noch sehr wenige Modelle mit schlechteren Normen auf dem deutschen Markt gibt (seit 2005 gilt Euro 4 für alle Neufahrzeuge). Andererseits gibt es keine Vorgabe für den maximalen CO₂-Ausstoß, der ggf. zumindest an Fahrzeugklassen gekoppelt ist. In der Realität stellt jedoch die einheitliche Prämie insbesondere für den Neukauf von Kleinwagen, und damit tendenziell verbrauchsarmer Fahrzeuge, einen Anreiz dar. Selten dürfte es dazu kommen, dass z. B. ein 9 Jahre alter Benziner mit einem geregelter Katalysator und einem Verbrauch von 6 Litern verschrottet und durch ein Fahrzeug mit deutlich höherem Verbrauch ersetzt wird. Aber sehr bedenklich ist die Prämie grundsätzlich, weil rund ein Viertel der CO₂-Emissionen im „Lebenszyklus“ eines Pkws in der Produktion entstehen. Denn immerhin könnten die meisten Autos 15 bis 20 Jahre und nicht nur 10 Jahre laufen. Dem ist der positive Effekt von geringeren „klassischen“ Emissionen entgegenzustellen, was in der Gesamtbilanz schwierig gegeneinander verrechnet werden kann und intensiverer wissenschaftlicher Analysen bedürfte.
Die Chance, Innovationen anzureizen, wird nicht genutzt. Der Kauf einer Dauerkarte für den öffentlichen Verkehr oder z. B. eines Fahrrads wird nicht bezuschusst.
Dass die Abwrackprämie auf 5 Mrd. Euro aufgestockt wurde, lässt darüber hinaus befürchten, dass die lobbystarke Autoindustrie ihre jetzt schon aufkommende Forderung nach einer Verlängerung/Aufstockung auch nach dem Auslaufen der Förderung Ende 2009 durchsetzt. So wurde in Italien bereits in den 1990er-Jahren eine Abwrackprämie eingeführt, die immer wieder verlängert worden ist.
2. **Ökonomische Bewertung:**
Ökonomisch ist die Maßnahme eher nicht nachhaltig, weil falsche Signale an Autohersteller gesendet werden und damit gleichzeitig die Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft gefährdet wird. Der Autokauf wird aus allgemeinen Steuermitteln bzw. durch Schuldenaufnahme zulasten künftiger Generationen finanziert. Die kurzfristigen ökonomischen Wirkungen sind – wie sich bereits andeutet – leicht positiv. Aber wegen der Gefahr von Mitnahmeeffekten (z. B. werden ohnehin geplante Autokäufe vorgezogen und/oder bisher gewährte Händler Rabatte entsprechend reduziert) verpufft ein Teil der Steuergelder. Da die Autos, die

jetzt gekauft werden, zu einem späteren Zeitpunkt ohnehin gekauft worden wären, werden die strukturellen Probleme der Automobilindustrie lediglich in die Zukunft verschoben. Die Wahrscheinlichkeit ist daher groß, dass die Nachfrage nach Autos gleich wieder einbricht, sobald die Maßnahme Ende 2009 ausläuft. Bemerkenswert ist, dass aufgrund der einheitlichen Prämie insbesondere Kleinwagen profitieren, die aber zu einem wesentlichen Teil nicht in Deutschland hergestellt werden. Die Prämie begünstigt zudem eine einzelne Branche und benachteiligt damit alle anderen Branchen. Dadurch wird die sektorale Allokation verzerrt und das Wirtschaftswachstum insgesamt wird beeinträchtigt.

3. Soziale Bewertung:

Sozial ist die Maßnahme nicht nachhaltig, weil nur Autobesitzer davon profitieren und die Personen, für die Individualmobilität vorher nicht erschwinglich war, sie sich auch mit der Maßnahme nicht leisten können.

4. Empfehlung:

Statt auf alle Euro-4-Neufahrzeuge sollte die Förderung beschränkt werden auf z. B. Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß bis 130 g/km.

M.2.8: Neuregelung der Kfz-Steuer

1. Ökologische, ökonomische und soziale Bewertung:

Aus ökologischer Sicht ist die Maßnahme eher neutral bis nicht nachhaltig, weil die Regelung insgesamt nicht anspruchsvoll genug ist und Spritschlucker begünstigt; außerdem schaffen nur zwei Stufen keinen ausreichenden Anreiz, effizientere Fahrzeuge zu kaufen, um einen Strukturwandel signifikant zu unterstützen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es für die erste Befreiungsstufe keinerlei Voraussetzungen gibt. Die Chancen, die eine CO₂-orientierte Kraftfahrzeugsteuer für den Klimaschutz bietet, wurden vom Bund nicht genutzt, da das konkrete Ausgestalten der CO₂-Komponente nur zu unerheblichen Belastungsverschiebungen führt und das Beibehalten der Hubraumkomponente weder sinnvoll noch erforderlich ist. Dennoch sind, nachdem die Reform nachgebessert wurde, zumindest leichte Lenkungseffekte zu erwarten durch die Entlastung von Fahrzeugen mit sehr geringen CO₂-Emissionen. Allerdings gibt es nach Angaben der Deutschen Umwelthilfe große Pkws mit hohen CO₂-Emissionen (wie z. B. den 500-PS-Geländewagen Audi Q7), die durch die Reform entlastet werden, was klimapolitisch klar kontraproduktiv ist. Nachdrücklich zu begrüßen ist jedoch, dass die Zuständigkeit für die Kfz-Steuer auf den Bund übergeht, da zumindest für zukünftige Reformen die Chance besteht, sie aus einem Guss umzusetzen und mit den weiteren verkehrsbezogenen Steuern und Gebühren wie Kraftstoffsteuern und Lkw-Maut abzustimmen. Nach unserer Auffassung wäre eine gute mittelfristige Strategie, die Kraftfahrzeugsteuer deutlich stärker nach den CO₂-Emissionen zu spreizen, um einerseits Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen stärker zu entlasten und Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen stärker zu belasten. Außerdem sollte der um 18 Cent geringere Dieselsteuersatz zumindest teilweise an den Steuersatz auf Benzin angeglichen und zur Kompensation die höhere Kfz-Steuer auf Diesel-Pkw ebenfalls an die Kfz-Steuer auf Benzin-Pkw angeglichen werden.

2. Empfehlung:

Die Kraftfahrzeugsteuer sollte deutlich stärker nach den CO₂-Emissionen differenziert werden, um Fahrzeuge mit geringen CO₂-Emissionen stärker zu entlasten und Fahrzeuge mit hohen CO₂-Emissionen stärker zu belasten. Darüber hinaus sollte der um 18 Cent geringere Dieselsteuersatz zumindest teilweise an den Steuersatz auf Benzin angeglichen und zur Kompensation die höhere Kfz-Steuer auf Diesel-Pkw ebenfalls an die Kfz-Steuer auf Benzin-

Pkw angeglichen werden. Für eine Dieselsteuererhöhung müsste allerdings die nach neueren EU-Richtlinien mögliche Option eines gespaltenen Dieselsteuersatzes genutzt werden. Dies ist möglich, indem nur der Dieselsteuersatz für private Verbraucher angehoben und für gewerbliche Verbraucher (Lkws) eingefroren wird, da Lkws mautpflichtig sind und bei ihnen das Problem des Tanktourismus besonders ausgeprägt ist.

M.2.8: Förderung der Forschung im Bereich Mobilität

1. **Ökologische, ökonomische und soziale Bewertung:**
Die Maßnahme ist ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltig, da sie geeignet erscheint, die Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft im Automobilsektor zu fördern. Öl ist knapp und wird in nicht allzu ferner Zukunft ausgehen. Außerdem zwingt der Klimawandel dazu, zu neuen Technologien überzugehen. Die Entwicklung moderner Fahrzeugtechnologie ist ein Kernelement des anstehenden Strukturwandels. Wenn die deutsche Wirtschaft in die Lage versetzt wird, sich auf diesem Zukunftsmarkt zu etablieren, wirkt sich dies nicht nur positiv auf die Umwelt aus. Es können zusätzlich Wohlstand und Arbeitsplätze für die Zukunft gesichert werden, was ökonomisch und sozial nachhaltig ist. Der einzige Kritikpunkt bezieht sich auf den mehr als kärglichen Umfang der Maßnahme im Vergleich zu anderen Maßnahmen mit deutlich geringeren positiven Effekten in der Zukunft.
2. **Empfehlung:**
An dieser Stelle sollte deutlich mehr Geld ausgegeben werden.

c) M.2.10 bis M.2.14: Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive

M.2.10: Einführung von Kurzarbeit attraktiver ausgestalten

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme hat nur indirekte **ökologische Auswirkungen**. Ökologisch gesehen ist sie eher nicht nachhaltig, da eine gesteigerte wirtschaftliche Produktion ohne jegliche Umweltauflagen oftmals zulasten der Umwelt geht.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomisch und sozial nachhaltig ist die Maßnahme, weil sie Unternehmensinsolvenzen verhindern und Arbeitsplätze erhalten kann. Ihre Nachhaltigkeit kann gesteigert werden, wenn die Spielräume genutzt werden, um einen ökologischen Strukturwandel zu fördern.
3. **Empfehlung:**
Die Maßnahme sollte sich, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, auf Zukunftsbranchen konzentrieren. Da die soziale Komponente an dieser Stelle die entscheidende Rolle spielt, kompensieren die positiven sozialen Aspekte die eher negativen ökologischen Nebenwirkungen.

M.2.11: Förderung der beruflichen Weiterbildung

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme hat nur indirekte **ökologische Auswirkungen**. Ökologisch gesehen ist sie eher nicht nachhaltig, da eine gesteigerte wirtschaftliche Produktion ohne jegliche Umweltauflagen oftmals zulasten der Umwelt geht.

2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomisch und sozial nachhaltig ist die Maßnahme, weil sie Unternehmensinsolvenzen verhindern und Arbeitsplätze erhalten kann. Ihre Nachhaltigkeit kann gesteigert werden, wenn die Spielräume genutzt werden, um einen ökologischen Strukturwandel zu fördern.
3. **Empfehlung:**
Die Maßnahme sollte sich, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, auf Zukunftsbranchen konzentrieren. Da die soziale Komponente an dieser Stelle die entscheidende Rolle spielt, kompensieren die positiven sozialen Aspekte die eher negativen ökologischen Nebenwirkungen.

M.2.12: Qualifizierung von Beschäftigten (WeGebAU)

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme wird als ökologisch neutral bewertet.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomisch und sozial nachhaltig ist die Maßnahme, weil sie Beschäftigte qualifiziert und dadurch Arbeitsplätze erhalten bzw. die Vermittlung von Arbeitssuchende an Unternehmen vereinfachen kann.
3. **Empfehlung:**
keine

M.2.13: Wiedereinstellung von Leiharbeiterinnen und -arbeitnehmern wird bezuschusst

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme hat nur indirekte **ökologische Auswirkungen**. Ökologisch gesehen ist sie eher nicht nachhaltig, da eine gesteigerte wirtschaftliche Produktion ohne jegliche Umweltauflagen oftmals zulasten der Umwelt geht.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomisch und sozial nachhaltig ist die Maßnahme, weil sie Unternehmensinsolvenzen verhindern und Arbeitsplätze erhalten kann. Ihre Nachhaltigkeit kann gesteigert werden, wenn die Spielräume genutzt werden, um einen ökologischen Strukturwandel zu fördern.
3. **Empfehlung:**
Die Maßnahme sollte sich, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, auf Zukunftsbranchen konzentrieren. Da die soziale Komponente an dieser Stelle die entscheidende Rolle spielt, kompensieren die positiven sozialen Aspekte die eher negativen ökologischen Nebenwirkungen.

M.2.14: 5.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit

1. **Ökologische Bewertung:**
Die Maßnahme ist ökologisch neutral, da keine Umwelteffekte davon zu erwarten sind.
2. **Ökonomische und soziale Bewertung:**
Ökonomisch und sozial ist die Maßnahme nachhaltig, weil sie das Potenzial von Personen für die deutsche Wirtschaft erschließt, das ansonsten brachgelegen hätte.

3. Empfehlung:
Die Maßnahme sollte sich, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, auf Zukunftsbranchen konzentrieren. Aus- und Fortbildungen im Stein- oder Braunkohlesektors kommen an dieser Stelle z. B. nicht infrage. Dagegen wären der Aufbau von Personal im Bereich der Umwelttechnologien und die Unterstützung der entsprechenden Branchen mit Arbeitskräften Maßnahmen, die aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Sicht nachhaltig sind.

d) M.2.15 bis M.2.18 Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathauhalte und des Mittelstands

M.2.15: Senkung der Einkommenssteuer

1. Ökologische Bewertung:
Ökologisch gesehen ist die Maßnahme eher nicht nachhaltig, da gesteigerter Konsum und gesteigerte Produktion ohne jegliche Umweltauflagen in der Regel zulasten der Umwelt gehen. Dies gilt abgewandelt auch für Sparer, da der Großteil der investiven Finanzprodukte auf dem Markt aus ökologischer Sicht nicht nachhaltig ist. Jedoch könnten Steuerzahler eher als untere Einkommensschichten durch die Maßnahme dazu in die Lage versetzt werden, nachhaltige Produkte zu kaufen, die bisher nicht für sie erschwinglich waren.
2. Ökonomische Bewertung:
Aus ökonomischer Sicht bewerten wir die Maßnahme neutral, da sich nach ihrer bisherigen Ausgestaltung die kurzfristig positiven Konjunkturreffekte mit den Effekten einer höheren Neuverschuldung ausgleichen. Würde ein Strukturwandel damit initiiert, wäre die Maßnahme nachhaltig.
3. Soziale Bewertung:
Sozial ist die Maßnahme nachhaltig, da die unteren Einkommensschichten davon profitieren. Private Haushalte werden in die Lage versetzt, Geld zu sparen oder in ihre eigenen Fähigkeiten und die ihrer Kinder zu investieren, was ohne die Erleichterung nicht möglich gewesen wäre.
4. Empfehlung:
Da die soziale Komponente an dieser Stelle die entscheidende Rolle spielt, überwiegen die positiven sozialen Aspekte die eher negativen ökologischen Nebenwirkungen. Darum empfehlen wir hier keine Änderungen.

M.2.16: Senkung des Beitragssatzes in der gesetzlichen Krankenversicherung

1. Ökologische Bewertung:
Ökologisch ist die Maßnahme eher nicht nachhaltig, da gesteigerter Konsum und gesteigerte Produktion ohne jegliche Umweltauflagen in der Regel zulasten der Umwelt gehen. Dies gilt abgewandelt auch für Sparer, da der Großteil der investiven Finanzprodukte auf dem Markt aus ökologischer Sicht nicht nachhaltig ist. Jedoch könnten Personen dazu in die Lage versetzt werden, sich nachhaltige Produkte zu kaufen, die bisher nicht für sie erschwinglich waren.
2. Ökonomische Bewertung:
Ökonomisch ist die Maßnahme nicht nachhaltig, da sie keine langfristigen positiven Effekte für die Konjunktur mit sich bringt.

3. Soziale Bewertung:
Aus sozialer Sicht ist sie durchaus nachhaltig, da private Haushalte so in die Lage versetzt werden, Geld zu sparen und arme Haushalte in die Lage versetzt werden, in ihre eigenen Fähigkeiten und in die ihrer Kinder zu investieren, was ohne die Erleichterung nicht möglich gewesen wäre.
4. Empfehlung:
Da die soziale Komponente an dieser Stelle die entscheidende Rolle spielt, überwiegen die positiven sozialen Aspekte die eher negativen ökologischen Nebenwirkungen. Darum empfehlen wir hier keine Änderungen.

M.2.17: Kinderbonus

1. Ökologische Bewertung:
Ökologisch ist die Maßnahme eher nicht nachhaltig, da gesteigerter Konsum und gesteigerte Produktion ohne jegliche Umweltauflagen in aller Regel zulasten der Umwelt gehen. Dies gilt abgewandelt auch für Sparer, da der Großteil der investiven Finanzprodukte auf dem Markt aus ökologischer Sicht nicht nachhaltig ist. Jedoch könnten Personen in die Lage versetzt werden, sich nachhaltige Produkte zu kaufen, die bisher nicht für sie erschwinglich waren.
2. Ökonomische Bewertung:
Ökonomisch ist die Maßnahme nicht nachhaltig, da sie keine langfristigen positiven Effekte für die Konjunktur mit sich bringt.
3. Soziale Bewertung:
Aus sozialer Sicht ist sie durchaus nachhaltig, da private Haushalte mit Kindern so in die Lage versetzt werden, Geld zu sparen und arme Haushalte mit Kindern in die Lage versetzt werden, in ihre eigene Fähigkeiten und die ihrer Kinder zu investieren, was ohne die Erleichterung nicht möglich gewesen wäre.
4. Empfehlung:
Da die soziale Komponente an dieser Stelle die entscheidende Rolle spielt, überwiegen die positiven sozialen Aspekte die eher negativen ökologischen Nebenwirkungen. Darum empfehlen wir hier keine Änderungen.

M.2.18: Erhöhung der Regelsätze für Kinder in der Grundsicherung, für Arbeitsuchende und in der Sozialhilfe

1. Ökologische Bewertung:
Ökologisch ist die Maßnahme eher nicht nachhaltig, da gesteigerter Konsum und gesteigerte Produktion ohne jegliche Umweltauflagen in der Regel zulasten der Umwelt gehen. Dies gilt abgewandelt auch für Sparer, da der Großteil der investiven Finanzprodukte auf dem Markt aus ökologischer Sicht nicht nachhaltig ist. Jedoch könnten Personen dazu in die Lage versetzt werden, nachhaltige Produkte zu kaufen, die bisher nicht für sie erschwinglich waren.
2. Ökonomische Bewertung:
Ökonomisch ist die Maßnahme nicht nachhaltig, da sie keine langfristigen positiven Effekte für die Konjunktur mit sich bringt.
3. Soziale Bewertung:

Aus sozialer Sicht ist sie durchaus nachhaltig, da private Haushalte so in die Lage versetzt werden, Geld zu sparen und arme Haushalte in die Lage versetzt werden, in ihre eigenen Fähigkeiten und die ihrer Kinder zu investieren, was ohne die Erleichterung nicht möglich gewesen wäre.

4. Empfehlung:

Da die soziale Komponente an dieser Stelle die entscheidende Rolle spielt, überwiegen die positiven sozialen Aspekte die eher negativen ökologischen Nebenwirkungen. Darum empfehlen wir hier keine Änderungen.

e) M.2.19: Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen

1. Ökologische Bewertung:

Die ökologischen Effekte dieser Maßnahme stufen wir als neutral ein.

2. Ökonomische Bewertung:

Die Finanzlage der Bundesrepublik Deutschland ist erschreckend. So betrug der Schuldenstand des öffentlichen Gesamthaushalts, d. h. die Schulden des Bundes, der Länder und Gemeinden, im Januar 2009 rund 1,523 Billionen Euro. Dies entspricht einem Schuldenstand von gut 18.568 Euro je Einwohner. Davon entfallen allein ca. 61 % auf den Bund. Selbst im Falle einer derzeit gänzlich illusorischen Tilgungsrate von 5 Mrd. Euro im Jahr (etwa 2 % des Bundeshaushalts 2005) bräuchten wir über 185 Jahre, um allein die Schulden Bundes der letzten 40 Jahre abzutragen. Beunruhigender noch als diese absoluten Zahlen ist allerdings die Dynamik, mit der diese Entwicklung voranschreitet. So überstieg zwischen 1962 und 2005 die Summe aller Zinsausgaben die Summe der Neuverschuldung des Bundes. Konkret bedeutet das, die Summe aller aufgenommen Kredite des Bundes war noch nicht einmal imstande, die laufenden Zinszahlungen zu decken. Seit 1994 übersteigen die Zinszahlungen darüber hinaus jedes Jahr die Investitionsausgaben des Bundes.¹⁰⁷ Diese Entwicklung kann nur dadurch aufrechterhalten werden, indem wir kontinuierlich die Substanz öffentlichen Eigentums verzehren und die eigentlichen Lasten unseres Wirtschaftens zukünftigen Generationen aufbürden.

Vor diesem Hintergrund ist „Finanzpolitik für künftige Generationen“ ein wichtiger Beitrag zur finanzpolitischen Nachhaltigkeit. Allerdings bleibt abzuwarten, ob einer für das Jahr 2015 gefassten Absichtserklärung tatsächlich Taten folgen. Schließlich wurden von nahezu allen Finanzministern in der Vergangenheit die Haushaltkonsolidierung und der Schuldenabbau als wichtige finanzpolitische Ziele für die Zukunft formuliert, aber niemals umgesetzt.

3. Soziale Bewertung:

Da ein Abbau der Verschuldung mit der derzeitigen Praxis bricht, die Kosten der Gegenwart zukünftigen Generationen aufzubürden, kann die Maßnahme gerade auch unter sozialen Gesichtspunkten als sozial bewertet werden.

4. Empfehlung:

¹⁰⁷ Arbeitspapier der Konrad-Adenauer-Stiftung, „Die Verschuldung des Bundes 1962–2001“, URL: http://www.kas.de/db_files/dokumente/arbeitspapiere/7_dokument_dok_pdf_465.pdf

Für den Zeitraum 2002–2005: Bundesministerium der Finanzen, Bundeshaushaltsplan 2002, 2003, 2004, 2005, URL: www.bmf.de

keine

V. EMPFEHLUNGEN – KONKRETE VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE FÜR EIN NACHHALTIGES KONJUNKTURPROGRAMM

Zusammenfassend kann geschlossen werden, dass es sich bei den in Deutschland vorgelegten Konjunkturpaketen keineswegs um einen so genannten Green New Deal handelt. Vielmehr wird durch die Pakete insgesamt ermöglicht, dass die Wirtschaft ohne notwendige Strukturreformen weiter funktioniert. Anstatt die Belange von Umwelt einerseits und Wirtschaft andererseits miteinander zu versöhnen, um ein nachhaltiges Wirtschaftssystem zu schaffen, in dem es auch in Jahrzehnten noch Wachstum und sichere Arbeitsplätze geben wird, ermöglicht die Bundesregierung, vorläufig mit dem Business as usual fortzufahren. Das lässt vermuten, dass die Effekte schnell verpuffen werden, ohne dass die Situation dadurch nachhaltig verbessert werden würde.

Zwar sind in den Paketen durchaus Maßnahmen enthalten, die ein ökologisches Mäntelchen tragen. Beim genauen Hinsehen wird jedoch rasch klar, dass außer der im Umfang völlig unzureichenden Förderung von Gebäudesanierungen, um die Energieeffizienz zu erhöhen, keine Maßnahmen enthalten sind, die dazu geeignet erscheinen, die Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft durch Strukturanpassungen zu fördern. Das Ziel der Abwrackprämie ist laut Bundesregierung explizit, die die Pkw-Nachfrage zu stärken. Da darf es nicht verwundern, wenn das Ziel, einen Strukturwandel herbeizuführen, so sacht in die Maßnahme integriert wird, dass es kaum noch zu erkennen, geschweige denn zu spüren ist. Wie schon erwähnt, gibt es auf dem deutschen Automarkt fast nur noch Fahrzeuge, die die Voraussetzungen der Euro-4-Norm erfüllen. Die Emissionen dieser Fahrzeuge sind vielleicht nicht die allerhöchsten, aber in keiner Weise niedriger als der Durchschnitt. Eine Bewertung der Maßnahme kann nur zu dem Schluss kommen, dass sie nicht nachhaltig ist, da sie zwar den Verbrauch von Ressourcen sowie den Absatz der Automobilindustrie kurzzeitig erhöht, aber nicht in der Lage ist, Anreize zu setzen, die innovationsfördernd wirken. Wird aber so viel Geld ausgegeben, sollte es auch dazu beitragen, derartige Krisen in Zukunft zu vermeiden. Das gelingt in der Automobilindustrie nur, wenn die Hersteller einen Anreiz erhalten, Autos zu produzieren, deren Verbrauch deutlich unter dem bisheriger Modelle liegt.

Bei der Kfz-Steuererleichterung sieht es besser aus als bei der Abwrackprämie, da hier ein zusätzlicher Anreiz geschaffen wurde, der Fahrzeuge betrifft, die die Euronormen 5 und 6 erfüllen. Allerdings fällt auch dieser Anreiz viel zu niedrig aus, um dem von Politikern und Wissenschaftlern geforderten „großen Wandel“ auch nur ansatzweise gerecht zu werden.

Die einzige Maßnahme, die wirklich dazu geeignet erscheint, in allen Dimensionen nachhaltige Entwicklung zu bewirken, ist das Bereitstellen von Geldern, um Gebäude energetisch zu sanieren. Vor diesem Hintergrund hätte man hier auch etwas mehr ausgeben können. Die Gelder für die Forschung im Bereich nachhaltiger Mobilität sind ein richtiger Ansatz, in ihrem Umfang jedoch zu vernachlässigen. An dieser Stelle wären groß angelegte Modellprojekte angebracht gewesen, um Elektro- oder Wasserstoffmobilität im Individualverkehr einzuführen.

Verkehrsprojekte scheinen im Allgemeinen eher darauf zu zielen, kurzfristig Wirtschaftswachstum zu fördern, anstatt einen bedeutenden Anteil des Personen- und Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern.

Bei der Sanierungsförderung der sozialen Infrastruktur (Schulen, Krankenhäuser) ist ein zentraler Kritikpunkt, dass es der Bund versäumt hat, erstens klarzustellen, was „insbesondere für energetische Sanierungen bedeutet“. Es blieb zunächst unklar, ob andere Sanierungen wie z. B. von Turnhallen oder der Inneneinrichtung ebenfalls gefördert werden können oder ob immer auch energetisch saniert werden muss. Durch die Klarstellung des Bundesministeriums für Finanzen, wie das

Zukunftsinvestitionsgesetz ausgelegt wird, ist inzwischen klar, dass es ausreicht, wenn 50 % der Mittel in die energetische Sanierung fließen. Nach der geplanten Grundgesetzänderung können es sogar geringere Anteile sein.¹⁰⁸ Zweitens hat es der Bund versäumt, einen anspruchsvollen energetischen Standard als Voraussetzung für die Förderung vorzugeben. Die KfW verwendet z. B. den Neubaustandard der Energieeinsparverordnung 2007 abzüglich 30 % als Grundlage, um energetische Altbausanierungen zu fördern. Das ist sinnvoll und bei steigenden Ölpreisen auch wirtschaftlich im Sinne von Heizkosteneinsparungen.

Die Mehrheit der Maßnahmen ist darauf ausgerichtet, kurzfristig die Konjunktur anzukurbeln. Leider wird dabei nicht gleichzeitig die Chance ergriffen, einen wahren Strukturwandel zu erzeugen. Vielmehr werden in verschiedensten Bereichen durch konventionelle Investitionen und Erleichterungen Strohfeuer entzündet. Es ist zu erwarten, dass die kurzfristige Wirkung dieser Ausgaben relativ schnell verpufft und dass die Probleme auch danach noch bestehen werden.

In Zukunft sollte bei jeder Ausgabe darauf geachtet werden,

- ob sie sich dazu eignet, einen ökologischen Strukturwandel zu verhindern, indem bestehende Strukturen zementiert werden. Ist dies der Fall, sollte die Maßnahme nicht unverändert umgesetzt werden.
- ob sie sich dazu eignet, zur Zukunftsfähigkeit der deutschen Wirtschaft beizutragen. Dies ist ein schwerwiegendes Kriterium, von dem nur in wenigen begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden darf. Ansonsten verschwendet man heute nur Geld, das zukünftige Generationen nie werden zurückzahlen können.

Um die Verteilung der Mittel und die Orientierung der Schwerpunkte der beiden Programme an Nachhaltigkeitskriterien zu optimieren, sollten die folgenden Punkte besonders beachtet werden:

1. Die Mittelverteilung und die Schwerpunktsetzung sollten klar ausgerichtet werden an der Modernisierung der deutschen Volkswirtschaft in Richtung mittel- und langfristiger Klimaschutzziele. Dies schließt einen deutlichen Vorrang für Maßnahmen ein, die dazu geeignet erscheinen, den Weg zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaft einzuleiten und schließt Maßnahmen aus, die geeignet erscheinen, eine derartige Entwicklung zu verhindern. Um die Dynamik des Ausbaus erneuerbarer Energien in Zeiten von Kapitalknappheit nicht zu gefährden, sollten insbesondere vergünstigte Kredite sowie Kreditbürgschaften zur Verfügung gestellt werden.
2. Die Grundsätze des fairen, nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens, die bisher nur bei wenigen Umwelt- und Ethikbanken gelten, sollten bei der Vergabe und Verwendung der Gelder zur Grundbedingung gemacht werden. Nur Institute und Gebietskörperschaften, die sich zu ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigem Wirtschaften bekennen und die entsprechende Eingriffe in ihre Geschäftspolitik auch umsetzen, dürften mit Steuergeld unterstützt werden.
3. Im Verkehrsbereich sollten Mittel auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, und zwar sowohl des Schienenfernverkehrs als auch des regionalen öffentlichen Verkehrs, konzentriert werden. In der Automobilindustrie sollten nur CO₂-arme Fahrzeuge gefördert werden.
4. Die Maßnahmen bei Arbeitsvermittlung sowie Fort- und Weiterbildung sollten, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, klare Schwerpunkte auf Zukunftsbranchen setzen.

¹⁰⁸ <http://www.im.nrw.de/bue/doks/bmfzu104gg.pdf>

5. Bei der Forschungsförderung sollten Erforschung und Entwicklung grüner Zukunftstechnologien bevorzugt werden, die dazu geeignet erscheinen, die Energie- und Ressourcenproduktivität zu steigern.
6. Alle umweltrelevanten Programmbestandteile sollten mit einer Pflicht verbunden werden, Umweltauswirkungen zu evaluieren und den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen zu mindern.
7. Das Programm zur Förderung kommunaler Investitionen sollte auf energetische Sanierungen konzentriert werden; diese sollten mindestens 80 % der Investitionen ausmachen. Als Sanierungsstandard sollte mindestens der Neubaustandard der EnEV 2009 zugrunde gelegt werden.
8. Der Ausbau der Wärmenetze sollte ein Schwerpunkt im Konjunkturprogramm werden.
9. Die Bundesregierung sollte sich auch auf europäischer Ebene uneingeschränkt dafür stark machen, dass der Weg hin zu einer ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltigen Entwicklung von der Europäischen Union harmonisch eingeschlagen werden kann, anstatt dies zu behindern.
10. Die Bundesregierung sollte die größtmögliche Transparenz herstellen, wie die Mittel für die einzelnen Maßnahmen verwendet werden. Dies verhindert zum einen die Gefahr, dass öffentliche Mittel missbräuchlich verwendet werden und schafft zum anderen die Möglichkeit, die Ausrichtung der Maßnahmen gezielt mit Blick auf ihre Nachhaltigkeit zu verfolgen. Das Modell der US-Regierung mit der Website www.recovery.gov dient dabei als gutes Beispiel.

VI. ANHANG I – ANALYTISCH-TABELLARISCHE BEWERTUNG DER DEUTSCHEN KONJUNKTURPAKETE

1 Bewertung des ersten Paketes

Die Bundesregierung hat die Maßnahmen in folgender Kategorisierung vorgestellt und beschlossen: Maßnahme 1. dient dazu, die Finanzierung der Wirtschaft zu sichern; Maßnahmen 2 bis 7 sollen Impulse für Investitionen geben und Maßnahmen 8 bis 15 sollen die Anpassung an die Krise flankieren und die Haushalte entlasten.

a) M.1.1: Kreditversorgung der Wirtschaft

Ziel der Maßnahme

Die Maßnahme dient dazu, die Geldmärkte mit zusätzlicher Liquidität zu versorgen, um die Kreditvergabe der Banken wieder anzukurbeln und so die Finanzierung von Investitionen zu sichern. Die Maßnahme dient also dazu, die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsgeschehens in Deutschland zu erhalten. Auch die zusätzlichen Haftungsübernahmen dienen diesem Ziel.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Dies wird zu einem Konsum- und Produktionswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Kredite in der Privatwirtschaft führen tendenziell eher zu Betriebserweiterungen, Neubauten etc. und gehen daher mit einem höheren Verbrauch einher. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nur indirekt betroffen, da die KfW-Kredite nicht in den Ausbau der Infrastruktur fließen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es gibt keine Vorgaben, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) fließen soll. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit die Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft gefährden. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nur indirekt betroffen, da die KfW-Kredite nicht in den Ausbau der Infrastruktur fließen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Ist negativ betroffen. Die Kredite werden von der KfW zu sehr günstigen Zinskonditionen bereitgestellt. Die der KfW daraus entstehenden Kosten trägt der Bund. Für das Kreditprogramm I werden dafür vom BMF 120 Mio. Euro und für das Kredit- und Bürgschaftsprogramm II 3 Mrd. Euro veranschlagt, die der Steuerzahler trägt. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|--|--|
| | Investitionsquote | - Positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Werden eher positiv betroffen sein. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Positiv betroffen. Kredite insbesondere für den Mittelstand sind eine entscheidende Voraussetzung für die unternehmerische Tätigkeit und Investitionen. Insofern dienen sie dazu, Arbeitsplätze zu erhalten bzw. durch die Finanzierung zusätzlicher Investitionen neue Arbeitsplätze zu schaffen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Wird eher positiv betroffen sein. |

b) M.1.2. bis M.1.7.: Impulse für Investitionen

M.1.2: Degressive Abschreibung für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens¹⁰⁹

Ziel der Maßnahme

Kurzfristig Liquidität schaffen, die später nicht mehr zur Verfügung steht.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---------------------------------------|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Negativ betroffen. |
| | Investitionsquote | - Positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig eher positiv betroffen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

¹⁰⁹

Bewegliche Wirtschaftsgüter können nur Sachen, Tiere und Scheinbestandteile sein. Gebäude, Gebäudeteile, Grund und Boden gehören nicht zu den beweglichen Wirtschaftsgütern. Ebenso immaterielle Wirtschaftsgüter wie Nutzungsrechte, Lizenzen, Patente.

M.1.3: Degressive Abschreibung und befristet für zwei Jahre Sonderabschreibungen für KMU

Degreeive Abschreibung und befristet für zwei Jahre kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) die Möglichkeit erweitern, Sonderabschreibungen vorzunehmen (durch Erhöhung der dafür relevanten Betriebsvermögens- und -gewinn Grenzen auf 335.000 Euro bzw. 200.000 Euro).

Ziel der Maßnahme

Kurzfristig Liquidität bei Unternehmen schaffen, die später dem Staat nicht mehr zur Verfügung steht.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---------------------------------------|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Eher positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Negativ betroffen. |
| | Investitionsquote | - Positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig eher positiv betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.1.4: Energieeffizienz bei Gebäuden und Aufstockung des KfW-Sonderfonds „Energieeffizienz KMU“

Ziel der Maßnahme

Deutliche Erhöhung der Energieeffizienz von Gebäuden, um Heiz- und Energiekosten einzusparen.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

M.1.4.1: CO₂-Gebäudesanierungsprogramm/ „Sonderfonds Energieeffizienz in KMU“

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Stark positiv betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Stark positiv betroffen, die Emissionen werden sinken. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |

| | | |
|-----------------------------------|--|---|
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Stark positiv betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Die Bauinfrastruktur ist positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine große Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zur Einsparung immenser Kosten führt. |
| | Investitionsquote | - Eher positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Da gerade ärmere Haushalte besonders von einer Senkung der Energie- und Heizkosten profitieren, ist die Maßnahme aus sozialer Sicht sehr nachhaltig. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.1.4.2: Initiative „Wirtschaftsfaktor Alter“

| <u>Bereich</u> | <u>Indikator</u> | <u>Bewertung</u> |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen.. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Die Bauinfrastruktur ist positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine große Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zur Einsparung immenser Kosten führt. |
| | Investitionsquote | - Eher positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.1.5: Aufstockung der KfW-Infrastrukturprogramme für strukturschwache Kommunen**Ziel der Maßnahme**

Ziel ist, stetig in wichtige Infrastrukturvorhaben zu investieren.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Eher positiv betroffen durch eine bessere Infrastruktur, aber nicht unbedingt überhaupt betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Eher negativ betroffen da Straßenbau und Verkehrswachstum zu höheren Emissionen führen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Wenn die Maßnahme in erster Linie dazu führt, öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur auszubauen, ist sie nachhaltig, wenn sie in erster Linie dazu dient Straßen zu bauen nicht. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Eher positiv betroffen von verbesserter Infrastruktur, allerdings nicht unbedingt überhaupt betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Zukunftsfähigkeit der kommunalen Wirtschaftsstruktur eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Wenn die Maßnahme in erster Linie dazu führt öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur auszubauen, ist sie nachhaltig, wenn sie in erster Linie dazu dient Straßen zu bauen nicht. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur dann positiv, wenn Investitionen in moderne grüne Infrastruktur gefördert werden. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur dann positiv, wenn Investitionen in moderne grüne Infrastruktur gefördert werden. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur dann positiv, wenn Investitionen in moderne grüne Infrastruktur gefördert werden. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur dann positiv, wenn Investitionen in moderne grüne Infrastruktur gefördert werden. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher positiv betroffen. |

M.1.6: Beschleunigte Umsetzung dringlicher Verkehrsinvestitionen

Ziel der Maßnahme

Belebung der Konjunktur in den Bereichen Straßen-, Schienen- und Wasserbau.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | <ul style="list-style-type: none"> - Durch Verbesserung der Infrastruktur kurzfristig eher positiv betroffen. Allerdings ist ein bekanntes Phänomen der Straßeninfrastruktur, dass zusätzliche Straßen neuen Verkehr generieren und die Entlastungseffekte daher wieder verpuffen. - Bundesfernstraßen: kurzfristig eher positiv. - Bundeswasserstraßen: eher positiv. - Schienenverkehr: positiv. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | <ul style="list-style-type: none"> - Bundesfernstraßen: deutlich negativ betroffen, da die Vergrößerung des Straßennetzes und Verkehrswachstum zu höheren Emissionen führen. - Bundeswasserstraßen: eher leicht positiv. - Schienenverkehr: positiv, da es zu einer Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene begünstigt. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | <p>Beim Bau neuer Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bundesfernstraßen: negativ. - Bundeswasserstraßen: negativ - Schienenverkehr: eher negativ. <p>Bei Sanierungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen der bestehenden Infrastruktur eher neutral.</p> |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | <ul style="list-style-type: none"> - Die Transportintensität wird wachsen, d. h. die Umweltwirkung ist negativ zu bewerten. Der Großteil des Geldes dient konventionellen Straßenbaumaßnahmen, anstatt groß angelegte Ausbauten für Schienenwege oder Infrastrukturprojekte der Elektro- oder Wasserstoffmobilität umzusetzen. Damit ist die zu erwartende Wirkung eher negativ. - Bundesfernstraßen: negativ. - Bundeswasserstraßen: negativ - Schienenverkehr: positiv |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Eher leicht positiv betroffen durch verbesserte Infrastruktur. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Kurzfristig ist die von der Maßnahme zu erwartende Wirkung auf die Verkehrsinfrastruktur positiv. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. Dies schließt grüne Verkehrsprojekte im Schienen- und Wasserbau ebenso ein wie moderne Modelle kohlenstoffarmer Individualmobilität. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur positiv betroffen, wenn zukunftsfähige Investitionen bevorzugt werden. Also langfristig eher negativ betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|------------------------|--|
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur positiv betroffen, wenn zukunftsfähige Projekte gefördert werden. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.1.7: Erhöhung der Finanzmittel für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Mittel für Investitionen in wichtige Infrastrukturvorhaben bereitzustellen und damit Wirtschaftswachstum auf regionaler Ebene zu fördern.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Eher negativ betroffen, da eine erhöhte wirtschaftliche Aktivität zu einem höheren Energieverbrauch führt, der wiederum zu höheren Emissionen führt. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Eher negativ betroffen, da zu erwarten ist, dass ökologische Kriterien nicht hinreichend beachtet werden. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Positiv, wenn überhaupt betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Werden eher positiv betroffen sein. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

c) M.1.8. bis M.1.13.: Entlastung der Haushalte und flankierende Maßnahmen

M.1.8: Absetzbarkeit von Handwerkerleistungen und Steuerbonus

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die Konjunktur im Bereich mittelständischer Unternehmen zu beleben.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Eher Nicht betroffen.. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen oder leicht positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Erleichterungen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. Dies könnte über eine Konditionierung nach ökologischen Kriterien erreicht werden. |
| | Investitionsquote | - Eher positiv betroffen. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Erleichterungen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Maßnahme sich dauerhaft positiv auswirkt. Dies könnte über eine Konditionierung nach ökologischen Kriterien erreicht werden. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Erleichterungen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Maßnahme sich dauerhaft positiv auswirkt. Dies könnte über eine Konditionierung nach ökologischen Kriterien erreicht werden. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Erwerbstätigenquote | - Positiv betroffen. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Erleichterungen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Maßnahme sich dauerhaft positiv auswirkt. Dies könnte über eine Konditionierung nach ökologischen Kriterien erreicht werden. |
| | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.1.9: Kfz-Steuerbefreiung

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, ökoeffiziente Fahrzeuge zu entwickeln und zu verbreiten und gleichzeitig den Anpassungsprozess der Automobilbranche zu erleichtern.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Eher Negativ betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Negativ betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Negativ betroffen. |
| | Investitionsquote | - Wird kurzfristig eher leicht positiv betroffen sein, langfristig nicht. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. Sollten sie aber eigentlich, deshalb negative Bewertung. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Wird kurzfristig eher leicht positiv betroffen sein, langfristig nicht. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig eher leicht positiv betroffen sein, langfristig nicht. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.1.10: Innovationsförderung und -umsetzung/Aufstockung des Beteiligungskapitals

Ziel der Maßnahme

Ziele sind Innovationsförderung, Aufstockung des Beteiligungskapitals und bessere soziale Sicherheit.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht ermittelbar. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht ermittelbar. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht ermittelbar. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht ermittelbar. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht ermittelbar. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht ermittelbar. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht ermittelbar. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht ermittelbar. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|--|---|
| | | Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Nicht ermittelbar. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Leicht positiv. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Nicht ermittelbar. Eher leicht positiv. |
| | Erwerbstätigenquote | - Nicht betroffen |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Eher leicht positiv betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher leicht positiv betroffen |

M.1.11: Sonderprogramm für ältere und gering qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (WeGebAU)

Die Bundesregierung wird das Sonderprogramm für ältere und gering qualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (WeGebAU) flächendeckend ausbauen, um durch berufsbegleitende Weiterbildung Entlassungen zu verhindern.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, durch berufsbegleitende Weiterbildung Entlassungen zu verhindern.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|--|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen (Fortbildung in Zukunftstechnologien und Branchen) geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Positive Wirkung für ältere Personen auf dem Arbeitsmarkt. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher positiv betroffen. |

M.1.12: 1.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit

Mit 1.000 zusätzlichen Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit wird die Vermittlung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern verbessert, denen gekündigt wurde (Job-to-Job-Vermittlung).

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die Vermittlung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern verbessern, denen gekündigt wurde (Job-to-Job-Vermittlung).

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher leicht positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Positiv betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Eine verbesserte Infrastruktur, um Job zu vermitteln, dient insbesondere unteren und mittleren Gesellschaftsschichten und ist somit sozial nachhaltig. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher leicht positiv betroffen. |

M.1.13: Befristete Verlängerung der Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld

Die Bundesregierung wird befristet auf ein Jahr die Bezugsdauer von Kurzarbeitergeld von bisher 12 auf 18 Monate verlängern. Kurzarbeit soll auch für eine Weiterqualifizierung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern genutzt werden können.

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, mehr Flexibilität für Unternehmen zu schaffen, um Arbeitskräfte auch bei vorübergehend schlechter Wirtschaftslage mit verringertem Arbeitseinsatz im Unternehmen zu halten.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--------------------|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Nicht betroffen. |
| | Investitionsquote | - Eher leicht positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Eher leicht positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Eher leicht positiv betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht oder leicht negativ betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht oder leicht positiv betroffen. |

11. Bewertung des zweiten Pakets

Die Maßnahmen sind unterteilt in die Kategorien „Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand“ (M.2.1 bis M.2.2), „Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft“ (M.2.3 bis M.2.9), „Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive“ (M.2.10 bis M.2.14) sowie „Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathauhalte und des Mittelstands“ (M.2.15 bis M.2.18) und „Nachhaltige Finanzpolitik für künftige Generationen“ (M.2.19).

a) M.2.1 und M.2.2: Kommunales Investitionsprogramm; Investitionen der öffentlichen Hand

M.2.1: Zukunftsinvestitionen der öffentlichen Hand

Ziel der Maßnahme

Ziele sind Investitionen und Wirtschaftswachstum.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

M.2.1.1: Investitionsprogramm Verkehr

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|---------------------------------|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | <ul style="list-style-type: none"> - Durch Verbesserung der Infrastruktur kurzfristig eher positiv betroffen. Allerdings ist es ein bekanntes Phänomen der Straßeninfrastruktur, dass zusätzliche Straßen neuen Verkehr generieren und die Entlastungseffekte daher wieder verpuffen. - Bundesautobahnen: kurzfristig eher positiv, langfristig negativ - Bundesfernstraßen: kurzfristig eher positiv, langfristig negativ - Bundeswasserstraßen: eher positiv. - Schienenverkehr: positiv. - Kombiniertes Verkehr: abhängig von der konkreten Aus- |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| | | gestaltung |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | <ul style="list-style-type: none"> - Bundesautobahnen: Negativ betroffen, da die Vergrößerung des Straßennetzes und Verkehrswachstum zu höheren Emissionen führen. - Bundesfernstraßen: Negativ betroffen, da die Vergrößerung des Straßennetzes und Verkehrswachstum zu höheren Emissionen führen. - Bundeswasserstraßen: eher leicht positiv. - Schienenverkehr: positiv, da es eine Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene begünstigt. - Kombiniertes Verkehr: abhängig von der konkreten Ausgestaltung |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | <p>Beim Bau neuer Infrastruktur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bundesautobahnen: negativ. - Bundesfernstraßen: negativ. - Bundeswasserstraßen: negativ - Schienenverkehr: eher negativ - Kombiniertes Verkehr: eher negativ <p>Bei Sanierungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen der bestehenden Infrastruktur eher neutral.</p> |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | <ul style="list-style-type: none"> - Die Transportintensität wird wachsen, d. h. die Umweltwirkung ist negativ zu bewerten. Der Großteil des Geldes dient konventionellen Straßenbaumaßnahmen, anstatt groß angelegte Ausbauten für Schienenwege oder Infrastrukturprojekte der Elektro- oder Wasserstoffmobilität umzusetzen. Damit ist die zu erwartende Wirkung eher negativ. - Bundesautobahnen: negativ. - Bundesfernstraßen: negativ. - Bundeswasserstraßen: negativ - Schienenverkehr: Stark positiv - Kombiniertes Verkehr: abhängig von der konkreten Ausgestaltung |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Eher leicht positiv betroffen durch verbesserte Infrastruktur. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Negativ betroffen aufgrund der Tatsache, dass kein angemessener Anteil des Geldes in eine grüne Transportinfrastruktur fließen wird. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Langfristig ist die Maßnahme eher nicht nachhaltig, da sie in erster Linie dazu dient, Straßen und Kanäle zu bauen und zu erhalten, anstatt den Strukturwandel im Verkehrssektor hin zu umweltfreundlicher Mobilität anzustoßen. Kurzfristig ist die von der Maßnahme zu erwartende Wirkung auf die Verkehrsinfrastruktur positiv. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. Dies schließt grüne Verkehrsprojekte im Schienen- und Wasserbau ebenso ein wie moderne Modelle kohlenstoffarmer Individualmobilität. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur positiv betroffen, wenn zukunftsfähige Investitionen bevorzugt werden. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|--|--|
| | | Also langfristig eher negativ betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig nur positiv betroffen, wenn zukunftsfähige Projekte gefördert werden. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.1.2: Grundsanierung und energetische Sanierung von Bundesgebäuden

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|--|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Stark positiv betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Stark positiv betroffen, die Emissionen werden sinken. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Stark positiv betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Die Bauinfrastruktur ist positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine große Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später immense Kosten einsparen wird. |
| | Investitionsquote | - Eher positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen, da es sich bei dieser Maßnahme lediglich um die energetische Sanierung von Bundesgebäuden handelt. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.1.3: Beiträge an internationale und supranationale Einrichtungen

Diese Maßnahme werten wir in allen Feldern als neutral.

M.2.1.4: Konjunkturstützende Maßnahmen im Bereich von Investitions- und Ausrüstungsbedarf der Ressorts

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Eher Positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Mehreinnahmen führt. Da jedoch die die Zukunftsfähigkeit der Investitionen keine große Rolle bei der Entscheidung über die Mittelverwendung gespielt hat, ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden, gering und die Maßnahme eher nicht nachhaltig. |
| | Investitionsquote | - Positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.1.5: Maßnahmen im Bereich der IuK-Technik

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Eher negativ, da die Anschaffung und insbesondere der Betrieb von großen IT-Infrastrukturen sehr energieintensiv ist. Allerdings bietet eine konsequente Modernisierung und Konsolidierung von IT-Landschaften enorme Einsparpotenziale. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Eher positiv, da die Anschaffung und insbesondere der Betrieb von großen IT-Infrastrukturen sehr energieintensiv ist. Allerdings bietet eine konsequente Modernisierung und Konsolidierung von IT-Landschaften enorme Einsparpotenziale. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Eher negativ, da die Anschaffung und insbesondere der Betrieb von großen IT-Infrastrukturen sehr energieintensiv ist. Allerdings bietet eine konsequente Modernisierung und Konsolidierung von IT-Landschaften enorme Einsparpotenziale. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Mehreinnahmen führt. Da jedoch die die Zukunftsfähigkeit der Investitionen keine große Rolle bei der Entscheidung über die Mittelverwendung gespielt hat, ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden, gering und |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-------------------------------|--|--|
| | | die Maßnahme eher nicht nachhaltig. |
| | Investitionsquote | - Positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.2: Das Kommunale Investitionsprogramm

Ziel der Maßnahme

Ziele sind Investitionen und Wirtschaftswachstum.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

M.2.2.1: Investitionsschwerpunkt Bildung

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Positiv betroffen (wird nicht als stark positiv gewertet, da bereits jetzt abzusehen ist, dass in der konkreten Umsetzung der Maßnahme von dem Schwerpunkt der energetischen Sanierung abgerückt wird). |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Positiv betroffen, die Emissionen werden sinken (wird nicht als stark positiv gewertet, da bereits jetzt abzusehen ist, dass in der konkreten Umsetzung der Maßnahme von dem Schwerpunkt der energetischen Sanierung abgerückt wird). |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Leicht positiv betroffen, da auch z. B. Solaranlagen als Teil der energetischen Sanierung gefördert werden. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen bzw. nur leicht betroffen, da der eindeutige Schwerpunkt dieser Maßnahme auf der Sanierung bereits bestehender Gebäude liegt. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Stark positiv betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Leicht positiv betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Die Bauinfrastruktur ist positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine große Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zur Einsparung immenser Kosten führt. |
| | Investitionsquote | - Positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. |
| Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. | |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Stark positiv betroffen. |

M.2.2.2: Investitionsschwerpunkt Infrastruktur

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|---------------------------------|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Da es allerdings keine Vorgaben zur ökologisch nachhaltigen Nutzung der Gelder gibt, vermutlich eher negativ. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien, energieeffizientes Bauen) fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit die Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft gefährden. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Eher Positiv betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Mehreinnahmen führt. Da jedoch die die Zukunftsfähigkeit der Investitionen keine große Rolle bei der Entscheidung über die Mittelverwendung gespielt hat, ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden, gering und die Maßnahme eher nicht nachhaltig. |
| | Investitionsquote | - Positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Positiv betroffen |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

b) M.2.3 bis M.2.9: Kredit- und Bürgschaftsprogramm; Förderung von Investitionen, Innovation und Nachfrage der Wirtschaft

M.2.3: Kredit und Bürgschaftsprogramm

Ziel der Maßnahme

Die Maßnahme dient dazu, die Geldmärkte mit zusätzlicher Liquidität zu versorgen, um die Kreditvergabe der Banken wieder anzukurbeln und so die Finanzierung von Investitionen zu sichern. Die Maßnahme dient also dazu, die Funktionsfähigkeit des Wirtschaftsgeschehens in Deutschland zu erhalten.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Dies wird zu Konsum- und Produktionswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| | | mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die erneuerbaren Energien) fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden als ihr zugute kommen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Wenn die Maßnahme in erster Linie dazu führt, öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur auszubauen, ist sie nachhaltig, wenn sie in erster Linie dazu dient, Straßen zu bauen nicht. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit die Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft gefährden. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Wenn die Maßnahme in erster Linie dazu führt, öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur auszubauen, ist sie nachhaltig; wenn sie in erster Linie dazu dient, Straßen zu bauen, ist sie dies aus ökonomischer Sicht zwar kurzfristig gesehen auch, allerdings beinhaltet der Nachhaltigkeitsbegriff definitionsgemäß langfristige Auswirkungen. Langfristig ist anzunehmen, dass Investitionen in Schienenverkehrsinfrastruktur oder Investitionen in Infrastrukturen für Elektro- oder Wasserstoffmobilität deutlich positiver zu bewerten sind als der Bau neuer Straßen. Insofern würde eine Chance hin zu einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung verpasst. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Mehreinnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Werden eher positiv betroffen sein. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Wird eher positiv betroffen sein. |

M.2.4: Ausweitung der bundesgedeckten Exportfinanzierung

Ziel der Maßnahme

Ziele sind Innovationen und langfristig Wirtschaftswachstum.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Branchen“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit die Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft gefährden. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Wenn die Maßnahme in erster Linie dazu führt, öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur zu verbessern oder Infrastrukturprojekte der Elektro- oder Wasserstoffmobilität umzusetzen, ist sie nachhaltig, wenn sie in erster Linie dazu dient, Straßenbauinnovationen zu fördern, langfristig eher nicht. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Mehreinnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Werden kurzfristig eher positiv betroffen sein. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|------------------------|--|
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Wird eher positiv betroffen sein, falls überhaupt. |

M.2.5: Das Zentrale Innovationsprogramm Mittelstand

Ziel der Maßnahme

Ziele sind Innovationen und langfristig Wirtschaftswachstum.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Branchen“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit die Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft gefährden. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Wenn die Maßnahme in erster Linie dazu führt, öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur zu verbessern oder Infrastrukturprojekte der Elektro- oder Wasserstoffmobilität umzusetzen, ist sie nachhaltig, wenn sie in erster Linie dazu dient, Straßenbauinnovationen zu fördern, langfristig eher nicht. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Mehreinnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Werden kurzfristig eher positiv betroffen sein. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige | |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|------------------------|---|
| | | Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Wird eher positiv betroffen sein, falls überhaupt. |

M.2.6: Breitbandstrategie der Bundesregierung

Ziel der Maßnahme

Ziele sind Innovationen und langfristig Wirtschaftswachstum.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Branchen“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit der Umwelt eher Schaden, als ihr zugute zu kommen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Es ist unklar, wie groß der Anteil des Geldes ist, das in „grüne Industrien“ (z. B. die der erneuerbaren Energien) bzw. in grüne Innovationsforschung fließen wird. Der Großteil des Geldes wird höchstwahrscheinlich eher in traditionellen Wirtschaftsbereichen eingesetzt und damit die Zukunftsfähigkeit der Wirtschaft gefährden. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Wenn die Maßnahme in erster Linie dazu führt, öffentliche (Schienen-)Verkehrsinfrastruktur zu verbessern oder Infrastrukturprojekte der Elektro- oder Wasserstoffmobilität umzusetzen, ist sie nachhaltig, wenn sie in erster Linie dazu dient, Straßenbauinnovationen zu fördern, langfristig eher nicht. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Mehreinnahmen führt. Je mehr auf die Zukunftsfähigkeit der Investitionen geachtet wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Zukunft Mehreinnahmen erzielt werden. |
| | Investitionsquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Werden kurzfristig eher positiv betroffen sein. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|------------------------|---|
| | | grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| | Erwerbstätigenquote | - Wird kurzfristig positiv betroffen sein. Der langfristige Effekt hängt davon ab, wie groß der Anteil des Geldes ist, der in grüne Zukunftsbranchen fließt. Je mehr Geld in Maßnahmen fließt, die den Strukturwandel weg von der fossilen Wirtschaft erleichtern, desto nachhaltiger ist die Maßnahme. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Wird eher positiv betroffen sein, falls überhaupt. |

M.2.7: Abwrackprämie/Aufstockung vom 8.4.2009

Ziel der Maßnahme

Ziel ist, die Pkw-Nachfrage zu stärken.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Leicht positiv betroffen, aber lange nicht genug, um eine langfristig signifikant positive Wirkung zu haben: neue Fahrzeuge müssen zwar die Euro-4-Norm erfüllen, es gibt auf dem Fahrzeugmarkt in Deutschland aber kaum noch Autos, die das nicht tun. Dies ist schon seit 2005 der Mindeststandard für Neufahrzeuge. - Außerdem fehlt eine Begrenzung der CO2-Werte ganz. Somit ist die Regelung auch kein deutlicher Anreiz, kleinere verbrauchsarme Fahrzeuge zu kaufen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Negativ betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Kurz- und langfristig negativ betroffen. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig eher positive, langfristig nicht oder negativ betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht oder leicht negativ betroffen, da der Anreiz, nach neuen Mobilitätskonzepten zu forschen, untergraben wird, indem veraltete Technologien unterstützt werden. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen, langfristig negativ. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig positiv betroffen, langfristig negativ. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Leicht negativ, da nur Autobesitzer profitieren. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.8: Neuregelung der Kfz-Steuer

Ziel der Maßnahme

Ziel ist, die Entwicklung ökoeffizienter Fahrzeuge zu fördern und gleichzeitig den Anpassungsprozess der Automobilbranche zu erleichtern.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Positiv betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Positiv betroffen, die Emissionen werden sinken. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. Leicht positiv. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Positiv betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. Leicht positiv. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine große Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zur Einsparung immenser Kosten führt. |
| | Investitionsquote | - Eher positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Da gerade ärmere Haushalte besonders von einer Senkung der Energie- und Heizkosten profitieren, ist die Maßnahme aus sozialer Sicht sehr nachhaltig. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.9: Förderung der Forschung im Bereich Mobilität

Ziel der Maßnahme

Ziel ist, die Forschung in den Zukunftstechnologien zu stärken.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---------------------------|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Eher positiv betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Eher positiv betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Eher positiv betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Eher positiv betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Eher positiv betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Eher positiv betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|--|--|
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Kurzfristig negativ, langfristig eher positiv betroffen. |
| | Investitionsquote | - Eher positiv betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher positiv betroffen. |

c) M.2.10 bis M.2.14: Beschäftigungssicherung und Qualifizierungsoffensive

M.2.10: Einführung von Kurzarbeit attraktiver Ausgestalten

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Arbeitgeber zu unterstützen, um Arbeitsplätze zu erhalten. Die Einführung von Kurzarbeit wird für alle Unternehmen und Beschäftigten attraktiver und unbürokratischer ausgestaltet, indem die Voraussetzungen erleichtert werden und die Antragstellung vereinfacht wird.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird den Konsum ankurbeln und so die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Bei der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Eher positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|------------------------|---|
| | | ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Positiv betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |

M.2.11: Förderung der beruflichen Weiterbildung

Ziel der Maßnahme

Ziel ist, die Fort- und Weiterbildung zu fördern.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|---|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Nicht betroffen. |
| | Investitionsquote | - Nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher positiv betroffen. Insbesondere dann, wenn die Bildungsoffensive sich auf Zukunftsbranchen konzentriert. |
| Erwerbstätigenquote | - Eher positiv betroffen. Insbesondere dann, wenn die Bildungsoffensive sich auf Zukunftsbranchen konzentriert. | |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Verbesserung der Situation älterer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Kurzfristig positiv betroffen. |

M.2.12: Qualifizierung von Beschäftigten (WeGebAU)

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Arbeitgeber zu unterstützen, um Arbeitsplätzen zu erhalten. Zudem sollen personelle Ressourcen aufgebaut und gefördert werden.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird den Konsum ankurbeln und so die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Eher positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Positiv betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |

M.2.13: Wiedereinstellung von Leiharbeiterinnen und -arbeitnehmern wird bezuschusst

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Beschäftigung zu sichern.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird den Konsum ankurbeln und so die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Eher positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Positiv betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte und grüne Dienstleistungen zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Im Bereich der Qualifizierungsoffensive könnten z. B. Schwerpunkte gesetzt werden, die ökologische Kriterien berücksichtigen. |

M.2.14: 5.000 zusätzliche Vermittlerstellen in den Agenturen für Arbeit

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, die Vermittlung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu verbessern.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Eher leicht positiv betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Positiv betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Eine verbesserte Jobvermittlungsinfrastruktur dient insbesondere unteren und mittleren Gesellschaftsschichten und ist somit sozial nachhaltig. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher leicht positiv betroffen. |

d) M.2.15 bis M.2.18 Stärkung der Bürger, Entlastung der Privathalte und des Mittelstands

M.2.15: Senkung der Einkommenssteuer

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, gezielt untere Einkommen zu entlasten.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird den Konsum ankurbeln und so die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirt- |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| | che sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | schaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen, langfristig nicht betroffen |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Eher positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Dies wäre z. B. über eine ermäßigte Mehrwertsteuer für grüne Produkte möglich. |
| Erwerbstätigenquote | - Nicht betroffen. | |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Positiv betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher leicht positiv betroffen. |

M.2.16: Senkung des Beitragssatzes in der gesetzlichen Krankenversicherung

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Haushalte zu entlasten und den Konsum anzuregen.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird den Konsum ankurbeln und so die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|--|---|
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen, langfristig nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Eher positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen, langfristig nicht betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Nicht betroffen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.17: Kinderbonus

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, Liquidität in Haushalten mit Kindern zu schaffen und den Konsum anzuregen.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|---|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird den Konsum ankurbeln und so die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Kurzfristig positiv betroffen, langfristig nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Eher positiv betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen, langfristig nicht betroffen. |
| | Erwerbstätigenquote | - Nicht betroffen. |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | - Nicht betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

M.2.18: Erhöhung der Regelsätze für Kinder in der Grundsicherung, für Arbeitsuchende und in der Sozialhilfe

Ziel der Maßnahme

Ziel ist es, untere Einkommen gezielt zu entlasten.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|---|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Die Maßnahme wird den Konsum ankurbeln und so die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland erhöhen und kurzfristig zu Wirtschaftswachstum führen. Das führt wiederum zu einem höheren Verbrauch von Energie und Ressourcen. Da ein großer Anteil der Energie heutzutage mit fossilen Kraftstoffen erzeugt wird, führt ein erhöhter Energieverbrauch auch zu höheren Schadstoffemissionen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Eine Erhöhung der wirtschaftlichen Aktivität bzw. Wirtschaftswachstum werden in aller Regel begleitet von einem wachsenden Verbrauch von Freiflächen. Dieser Effekt ist also eher negativ. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Wird kurzfristig negativ betroffen sein. Es besteht eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass das heute ausgegebene Geld später zu Einnahmen führt. |
| | Investitionsquote | - Nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Nicht betroffen. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Kurzfristig positiv betroffen. Langfristig gesehen wäre es nachhaltiger, gezielt grüne Produkte zu fördern, um die Umstrukturierung der Märkte hin zu einer ressourceneffizienten Wirtschaft zu fördern. Dies wäre z. B. über eine ermäßigte Mehrwertsteuer für grüne Produkte möglich. |
| | Erwerbstätigenquote | - Nicht betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Positiv betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Eher leicht positiv betroffen. |

e) M.2.19: Nachhaltige Finanzpolitik für die künftigen Generationen

Ziel der Maßnahme

Ziele sind eine konsolidierte Haushaltspolitik und nachhaltige Finanzpolitik.

Bewertung gemäß Nachhaltigkeitsindikatoren

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-----------------------------------|--|--------------------|
| <u>Ökologische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffintensität | - Nicht betroffen. |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | - Nicht betroffen. |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | - Nicht betroffen. |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | - Nicht betroffen. |
| <u>Ökonomische Nachhaltigkeit</u> | Energie- und Rohstoffproduktivität | - Nicht betroffen. |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energie- | - Nicht betroffen. |

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|-------------------------------|--|--|
| | verbrauch | |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | - Nicht betroffen. |
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | - Positiv betroffen, da der Bund durch die Reduzierung der Zinsbelastung zusätzliche Spielräume für Investitionen bekommt und die finanzpolitische Handlungsfähigkeit zunimmt. |
| | Investitionsquote | - Nicht betroffen. |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | - Positiv betroffen, da der Bund durch die Reduzierung der Zinsbelastung zusätzliche Spielräume für Investitionen bekommt und die finanzpolitische Handlungsfähigkeit zunimmt. |
| | Bruttoinlandsprodukt | - Nicht betroffen, |
| | Erwerbstätigenquote | - Nicht betroffen. |
| <u>Soziale Nachhaltigkeit</u> | Verteilungswirkung | - Positiv betroffen. |
| | Aus- und Weiterbildung | - Nicht betroffen. |

VII. ANHANG II – INDIKATOREN FÜR ÖKOLOGISCHE, ÖKONOMISCHE UND SOZIALE NACHHALTIGKEIT

1 Einführung

Der Begriff der nachhaltigen Entwicklung ist eng verbunden mit dem Begriff der Generationengerechtigkeit. Er wurde im Bericht der World Commission on Environment and Development von 1987 – auch bekannt unter dem Namen Brundtland-Report – definiert als eine Entwicklung, „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen.“¹¹⁰

Die Nachhaltigkeitsstrategie „Perspektiven für Deutschland“ vom April 2002 ist das Konzept dafür, eine nachhaltige Entwicklung in Deutschland einzuleiten und durchzusetzen.¹¹¹ Der Rat für nachhaltige Entwicklung wurde 2001 von Kanzler Gerhard Schröder eingesetzt. Indem sich höchste Staatsorgane mit den Erfordernissen nachhaltigen Wirtschaftens befassten, erfuhren Forschung und Umsetzung in diesem Bereich einen greifbaren Bedeutungszuwachs in Deutschland.¹¹²

Die Entwicklung nationaler Nachhaltigkeitsstrategien wurde 1992 mit der Unterzeichnung der Agenda 21 auf dem Weltgipfel in Rio de Janeiro beschlossen. Darin wurden erstmals quantifizierte Ziele und Zeitpläne auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung festgelegt. Anhand von sieben Handlungsfeldern¹¹³ und einundzwanzig Indikatoren¹¹⁴ soll der Erfolg der Strategie in Deutschland gemessen werden. Die Bilanz der Bundesregierung von 2005¹¹⁵ und die Indikatorenberichte des Sta-

¹¹⁰ World Commission on Environment and Development (1987): Our Common Future, URL: <http://www.worldinbalance.net/agreements/1987-brundtland.php>

¹¹¹ Bundesregierung (2002): Perspektiven für Deutschland – unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, URL: http://www.bundesregierung.de/nsc_true/Content/DE/Anlagen/2006-2007/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung

¹¹² Simonis, Udo E. (2003): Öko Lexikon, Verlag C. H. Beck, München, S. 137f.

¹¹³ I. Energie effizient nutzen – Klima wirksam schützen. Drehbuch für eine zukunftsfähige Energiepolitik, II. Mobilität sichern – Umwelt schonen. Fahrplan für neue Wege, III. Gesund produzieren – gesund ernähren. Verbraucher als Motor für Strukturwandel, IV. Demographischen Wandel gestalten. Neuer Übergang in den dritten Lebensabschnitt, V. Alte Strukturen verändern – neue Ideen entwickeln. Bildungsoffensive und Hochschulreform, VI. Innovative Unternehmen – erfolgreiche Wirtschaft. Innovation als Motor der Nachhaltigkeit, Nachhaltigkeit als Motor für Innovation, VII. Flächeninanspruchnahme vermindern. Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern

¹¹⁴ 1. Energie- und Rohstoffproduktivität, 2. Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls, 3. Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch, 4. Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche, 5. Entwicklung der Bestände ausgewählter Tierarten, 6. Finanzierungssaldo des Staatssektors, 7. Investitionsquote, 8. Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung, 9. Ausbildungsabschlüsse der 25-jährigen und Zahl der Studienanfänger, 10. Bruttoinlandsprodukt, 11. Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung, 12. Anteil des ökologischen Landbaus und Gesamtbilanz Stickstoff-Überschuss, 13. Schadstoffbelastung der Luft, 14. Zufriedenheit mit der Gesundheit, 15. Zahl der Wohnungseinbruchsdiebstähle, 16. Erwerbstätigenquote, 17. Ganztagsbetreuungsangebote, 18. Verhältnis der Bruttojahresverdienste von Frauen und Männern, 19. Zahl der ausländischen Schulabgänger ohne Hauptschulabschluss, 20. Ausgaben für die Entwicklungszusammenarbeit, 21. Einfuhren der EU aus Entwicklungsländern

¹¹⁵ Bundesregierung (2005): Wegweiser Nachhaltigkeit 2005 – Bilanz und Perspektiven, URL: http://www.bundesregierung.de/nsc_true/Content/DE/Anlagen/2006-2007/wegweiser-nachhaltigkeit.templateId=raw.property=publicationFile.pdf/wegweiser-nachhaltigkeit

tistischen Bundesamtes von 2006 und 2008¹¹⁶ drücken die Ernsthaftigkeit aus, mit der die Bundesregierung die Ziele im Bereich nachhaltiger Entwicklung verfolgt.

Die wichtigsten Ziele der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie sind, den Flächenverbrauch zu begrenzen, die Ausgaben für die Entwicklungszusammenarbeit zu erhöhen, erneuerbare Energieträger auszubauen und die Vorreiterrolle im Klimaschutz.

In diesem Kapitel werden die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Indikatoren kurz erläutert, die den Fortschritt im Bereich nachhaltiger Entwicklung messen sollen. Sie stellen die Grundlage für die Analyse der deutschen Konjunkturmaßnahmen dar. Jede Maßnahme wird auf Basis der Indikatoren einzeln untersucht. Wenn eine Maßnahme nur einen geringen Einfluss auf die Mehrzahl der Indikatoren hat, wird sie in der Zusammenfassung nicht detailliert behandelt und als neutral in der Bewertung eingestuft.

Der Grund dafür, dass Indikatoren zur Messung herangezogen werden, ist, dass Begriffe wie „Umwelt“, „Wirtschaft“ oder „Soziales“ so große Bereiche abdecken. Um diese zu messen, wäre es erforderlich, Unmengen von Daten zu sammeln, deren Auswertung kaum zu leisten wäre. Bestimmte Indikatoren auszuwählen, um ökologische, ökonomische und soziale Auswirkungen zu messen, halten wir für eine wesentliche Grundlage dafür, belastbare Aussagen zu erzeugen.

Wir übernehmen nicht alle Indikatoren der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie für die Untersuchung, sondern nur solche, die vor dem Hintergrund des Untersuchungsgegenstands geeignet erscheinen. Beispielsweise ist der Genderaspekt von den Maßnahmen nicht betroffen und kann deshalb auch nicht gemessen werden. Es wurden nur Indikatoren ausgewählt, bei denen sich am Untersuchungsgegenstand auch etwas messen lässt. Darüber hinaus haben wir einzelne Indikatoren für unsere Zwecke optimiert. So ist z. B. für die ökologische Nachhaltigkeit nicht die Energie- und Rohstoffproduktivität das genaue Kriterium, sondern die Energie- und Rohstoffintensität. Die Auswahl basiert darauf, dass die Operationalisierungserfordernisse hinsichtlich des Untersuchungsgegenstands neutral betrachtet wurden.

Um die ökologische Nachhaltigkeit zu messen, wurden die folgenden Indikatoren aus der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie abgeleitet:

| Bereich | Indikator | Bewertung |
|----------------------------|--|-----------|
| Ökologische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffintensität | |
| | Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft | |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | |
| | Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität | |
| | Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung | |
| Ökonomische Nachhaltigkeit | Energie- und Rohstoffproduktivität | |
| | Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch | |
| | Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur | |

¹¹⁶

Statistisches Bundesamt (2008): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland – Indikatorenbericht 2008, URL: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/UmweltoekonomisheGesamtrechnungen/Indikatorenbericht2008.property=file.pdf>, siehe auch: Statistisches Bundesamt (2006): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland – Indikatorenbericht 2006, URL: http://www.bundesregierung.de/nn_658658/Content/DE/Anlagen/2006-2007/2007-10-15-nachhaltigkeit-indikatorenbericht-2006.html

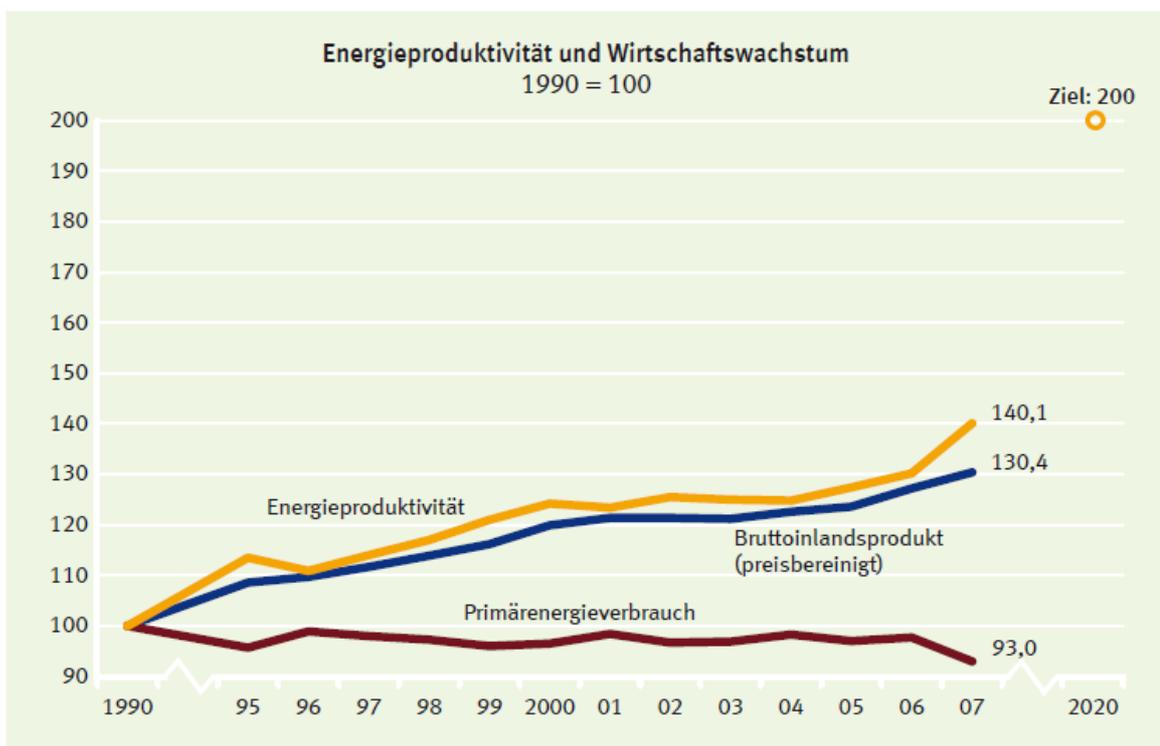
| Bereich | Indikator | Bewertung |
|------------------------|--|-----------|
| | Finanzierungssaldo des Staatssektors | |
| | Investitionsquote | |
| | Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung | |
| | Bruttoinlandsprodukt | |
| | Erwerbstätigenquote | |
| Soziale Nachhaltigkeit | Verteilungswirkung | |
| | Aus- und Weiterbildung | |

2 Ökologische Nachhaltigkeit

Die folgenden Indikatoren aus der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie wurden abgeleitet, um die ökologische Nachhaltigkeit zu messen:

a) Energie- und Rohstoffintensität

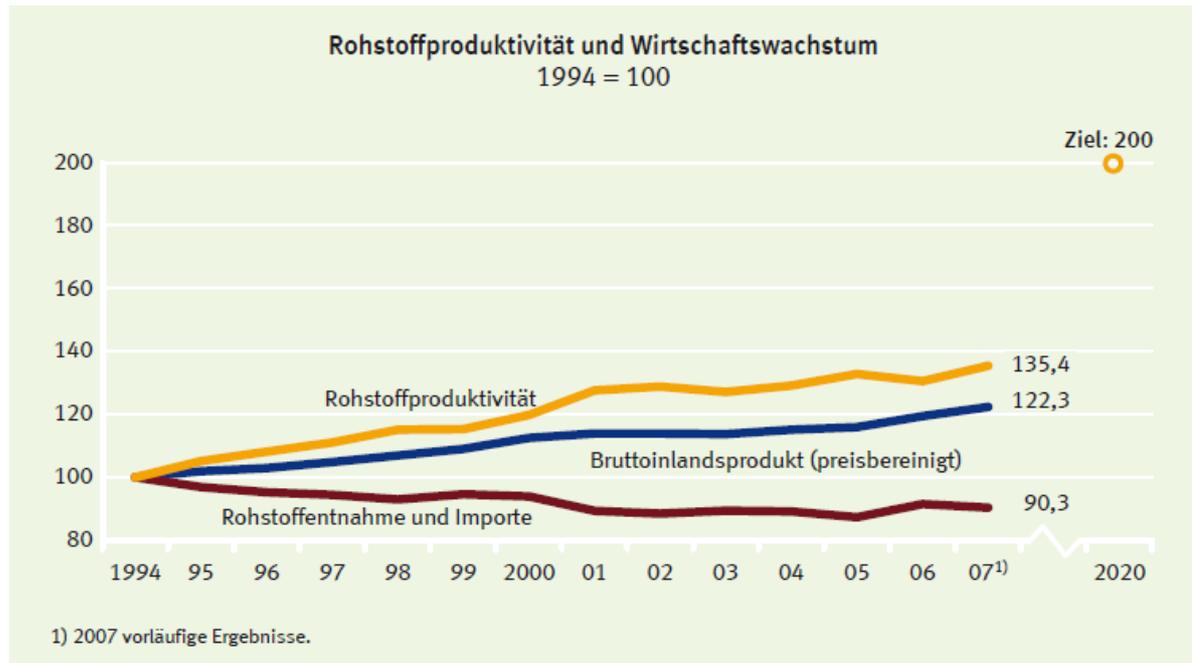
Die Energieintensität gibt an, welche Wirtschaftsleistung mit dem Einsatz einer bestimmten Energiemenge erbracht werden kann. Die Rohstoffintensität gibt an, welche Wirtschaftsleistung mit dem Einsatz einer bestimmten Rohstoffmenge erbracht werden kann. Das Ziel der Bundesregierung ist es, die Rohstoffproduktivität zwischen 1990 und 2020 zu verdoppeln. Kleine Fortschritte auf diesem Weg wurden bereits erzielt.¹¹⁷



Quelle: Statistisches Bundesamt, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen

117

Statistisches Bundesamt (2008): Nachhaltige Entwicklung in Deutschland – Indikatorenbericht 2008, S. 4 und S. 6 URL: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Umwelt/oeconomischeGesamtrechnungen/Indikatorenbericht2008.property=file.pdf>



Quelle: Statistisches Bundesamt

Die Konjunkturmaßnahmen der Bundesregierung werden also daran gemessen, ob sie sich dazu eignen, den schonenden Umgang mit Ressourcen und Energie zu fördern oder diesen eher behindern. Dieses Kriterium soll bei unserer Untersuchung mit einem besonderen Augenmerk analysiert werden.

b) Emissionen der sechs Treibhausgase des Kyoto-Protokolls und Schadstoffbelastung der Luft

Dieser Indikator hängt eng mit der Erhöhung der Energieproduktivität zusammen. Emissionen können allerdings auch reduziert werden, indem die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen ausgeweitet oder von einem fossilen Brennstoff zu einem anderen gewechselt wird. Daneben gibt es viele Anknüpfungspunkte für diesen Indikator, wie z. B. die Qualität von Mooren, Wäldern oder Permafrostböden als CO₂-Senken oder das Ausmaß des Fleischkonsums, das sich auf die weltweite Viehhaltung und die damit verbundenen Emissionen – insbesondere Methan bei Rindern – auswirkt.

Maßnahmen, die dazu geeignet erscheinen, die Schadstoffbelastung der Luft zu verringern, entsprechen dem Modell der nachhaltigen Entwicklung. Erhöhen sie die Schadstoffbelastung, sind sie nicht nachhaltig. Das Gegenteil ist nicht automatisch nachhaltig: z. B. wenn Maßnahmen die Schadstoffbelastung senken, aber dabei das Erschließen deutlich größerer Senkungspotenziale nicht forciert wurde.

c) Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch

Da alle fossilen Brennstoffe nur begrenzt vorkommen und ihre Nutzung sich außerdem negative auf das Klima auswirkt, beinhaltet eine nachhaltige Entwicklung, nach alternativen Energieerzeugungsmethoden zu suchen und sie großflächig anzuwenden. Demnach sind alle Maßnahmen nachhaltig, die die Erforschung und die Anwendung erneuerbarer Energien fördern; Maßnahmen, die dem entgegenstehen, sind es nicht. Dies ist selbstverständlich kein hinreichendes Kriterium für nachhaltige Maßnahmen, sie müssen alle in den Nachhaltigkeitsindika-

toren festgelegten Bedingungen erfüllen, bzw. dürfen einzelnen Anforderungen nicht entgegenstehen.

d) Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche sowie Auswirkungen auf die Biodiversität

Die Bundesregierung unter Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel hat im Koalitionsvertrag vom November 2005 festgeschrieben, die nationale Nachhaltigkeitsstrategie aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Die Regierung ist jedoch mit einem aktuellen täglichen Flächenverbrauch von ca. 120 Hektar pro Tag¹¹⁸ noch weit davon entfernt, das in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie festgelegte Ziel von 30 Hektar pro Tag bis zum Jahr 2020 zu erreichen.¹¹⁹ Durch Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung nimmt der Lebensraum für Tiere und Pflanzen ebenso ab wie die Erholungslandschaften für die Menschen, die immer längere Strecken zurücklegen müssen, wenn sie sich in der Natur erholen wollen. Wenn also der Bau von Wohn- und Verkehrsanlagen gefördert wird, sollte dies zumindest ökologische Mindestanforderungen erfüllen, um die negativen Auswirkungen zu minimieren. Selbstverständlich spielen wirtschaftliche und demografische Faktoren in diesem Bereich die Hauptrolle, ökologisch blind sollte die Politik an dieser Stelle dennoch nicht sein.

Im Jahr 2002 wurde auf dem Nachhaltigkeitsgipfel in Johannesburg beschlossen, das globale Artensterben bis 2010 deutlich zu reduzieren. Die Bundesregierung hat in ihrer nationalen Biodiversitätsstrategie vom November 2007 ebenfalls erklärt, den Rückgang der biologischen Vielfalt bis 2010 zu stoppen und danach den Trend sogar umzukehren. Nach Simonis meint Biodiversität oder biologische Vielfalt „die Vielfalt der Lebensformen der Biosphäre in allen ihren Ausprägungen und Beziehungen untereinander“.¹²⁰ Darin sind die folgenden drei Kategorien enthalten: 1. die ökologische Diversität, d. h. die Vielfalt von Ökosystemen; 2. die Diversität der Organismen, d. h. der Arten und Gattungen; und 3. die genetische Diversität. Im Folgenden werden Maßnahmen als ökologisch nicht nachhaltig bewertet, wenn sie dazu geeignet erscheinen, negative Auswirkungen auf einen dieser drei Bereiche zu haben. Für Deutschland hat das Bundesamt für Naturschutz einige Tierarten ausgewählt, an denen der Fortschritt in diesem Bereich gemessen werden kann.¹²¹

e) Transportintensität und Anteil der Bahn an der Güterverkehrsleistung

Es würde der Umwelt auf zweierlei Arten nützen, wenn die Transportintensität unseres Wirtschaftssystems verringert würde: Zum einen kann so die Flächeninanspruchnahme durch Verkehr verringert werden; zum Anderem können die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors gesenkt werden. Auch wenn Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert würde, würde dies tendenziell zu einer verringerten Umweltbelastung führen und hätte somit einen positiven Klimaeffekt.

¹¹⁸ Vgl. UBA (2008), URL: <http://www.umweltbundesamt.de/rup/flaechen/index.htm>

¹¹⁹ Bundesregierung (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung (Kurzfassung), URL: www.bundesregierung.de/Content/DE/Anlagen/2006-2007/perspektiven-fuer-deutschland-kurzfassung.html, S. 21

¹²⁰ Simonis, Udo, E., 2003: Öko-Lexikon, Verlag C. H. Beck, München, S. 35 ;siehe hierzu auch: Convention on Biological Diversity, 1992, Anhang I, URL: <http://www.cbd.int/convention/articles.shtml?a=cbd-a1>

¹²¹ Bundesamt für Naturschutz (2007): Der Nachhaltigkeitsindikator für die Artenvielfalt, URL: http://www.bfn.de/fileadmin/MDB/documents/themen/monitoring/Sukopp_2007_Nachhaltigkeitsindikator_Bericht-2_Brutvoegel_Deutschland.pdf

3 Ökonomische Nachhaltigkeit

Um die ökonomische Nachhaltigkeit zu messen, bieten sich die folgenden Indikatoren der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie an:

a) Energie- und Rohstoffproduktivität

Der effiziente Einsatz von knappen Produktionsfaktoren spielt auch an dieser Stelle eine tragende Rolle. Wenn für dieselbe Kapitalmenge und den mit dieser Kapitalmenge zu erlangenden Produktionsfaktoren plötzlich mehr Güter erzeugt werden können, erhöht dies das betriebs- und das volkswirtschaftliche Einkommen. So wird Wirtschaftswachstum befördert, da Geld für Investitionen frei wird. Somit spielt dieser Indikator auch in sozialer Hinsicht eine Rolle, da er indirekt Einfluss auf die Arbeitsplatzsituation in Deutschland hat.

b) Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch

Der Anteil erneuerbarer Energien am Energieverbrauch kann ebenfalls als Indikator für die Zukunftsfähigkeit von Volkswirtschaften genutzt werden, da fossile Energieträger endlich und zunehmend teuer sind. In 50 bis 100 Jahren werden diejenigen Volkswirtschaften den Weltmarkt anführen, die frühzeitig auf moderne Energieerzeugung umgestiegen sind, wobei diejenigen Volkswirtschaften Belastungen unterworfen sein werden, die diese Entwicklung verschlafen.

c) Bau und Verbesserung der Transportinfrastruktur

Aus ökonomischer Sicht können der Bau und die Verbesserung der Transportinfrastruktur in der Regel positiv bewertet werden. Verkehrswege sind eine wesentliche Voraussetzung für den Transport von Gütern. Eine Optimierung von Verkehrswegen bietet die Grundlage dafür, Güter intensiver oder schneller zu transportieren, was wiederum Wirtschaftswachstum ermöglichen kann.

Jedoch ist auch aus ökonomischer Sicht der Vergleich der kurz- und langfristigen Wirkung für eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung interessant. Investitionen in die Infrastruktur eines grünen Mobilitätskonzepts zu fördern, ist somit auch ökonomisch deutlich nachhaltiger, als althergebrachte Straßenausbaukonzepte bedingungslos zu fördern. Auf diese Weise lässt sich die regionale Wettbewerbsfähigkeit erhöhen und die Abhängigkeit des Transportsektors vom Öl verringern. Eine Fallstudie des Umweltbundesamts im Auftrag der OECD belegt, dass der Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität in Deutschland mit zusätzlichen Wachstums- und Beschäftigungswirkungen verbunden ist.¹²²

d) Finanzierungssaldo des Staatssektors

Zu lange wurden Staatsausgaben in Deutschland auf Pump finanziert. Der Anteil von Schuldentilgungsabgängen im Staatshaushalt schränkt bereits heute die Handlungsfähigkeit des Staates als oberstem Hüter des Gemeinwohls stark ein. Sollte die Neuverschuldung weiter an-

¹²²

H. Verron, N. Gorissen, M. Jäcker-Cüppers, P. Klippel, R. Kolke, W. Huelsmann, A. Lorenz, A. Rautterberg-Wulf, P. Roethke (2006): Deutsche Fallstudie zum OECD-Projekt Environmentally Sustainable Transport (EST), Umweltbundesamt, Dessau, URL: http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=2498

steigen, sinkt die Fähigkeit staatlicher Handlungsspielräume weiter. Eine nachhaltige Politik würde dafür sorgen, die Neuverschuldung zu stoppen und die Altschulden zurückzuführen. Somit wären durch ökofiskalische Maßnahmen gegenfinanzierte Konjunkturpakete nachhaltiger als durch Neuverschuldung finanzierte Pakete.

e) Investitionsquote

Dauerhaft erfolgreiches Wirtschaften setzt Investitionen voraus. Damit sind Maßnahmen aus ökonomischer Sicht nachhaltig, die langfristig zu Investitionen führen.

f) Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung

Dauerhaft erfolgreiches Wirtschaften setzt Forschung, Innovationen und Entwicklung voraus. Damit sind Maßnahmen aus ökonomischer Sicht nachhaltig, wenn sie zu verstärkter Forschung und zu Innovationen führen.

g) Bruttoinlandsprodukt

Ökonomische Indikatoren wie das BIP sind nie mit dem Ziel entwickelt worden, allumfassende Indikatoren der gesellschaftlichen Wohlfahrt zu sein. Es werden zusätzliche Indikatoren gebraucht, die so klar und ansprechend wie das BIP sind, aber andere Dimensionen von Fortschritt mit einbeziehen – insbesondere umweltbezogenen und sozialen.¹²³ Dies wird durch die ökologischen und sozialen Indikatoren in der Studie abgedeckt. Aus ökonomischer Sicht sind Maßnahmen nachhaltig, wenn sie dazu beitragen, die wirtschaftliche Aktivität langfristig zu steigern. Dies wird in Zukunft nur möglich sein, wenn Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch entkoppelt werden. Also sind nur diejenigen Maßnahmen nachhaltig, die diese Entwicklung befördern.

h) Erwerbstätigenquote

Aus ökonomischer Sicht sind Maßnahmen nachhaltig, wenn sie zu einer längerfristigen Erhöhung der Erwerbstätigenquote beitragen.

4 Soziale Nachhaltigkeit

Viele der Indikatoren, die die wirtschaftliche Qualität von Maßnahmen beschreiben, können ebenfalls verwendet werden, um die soziale Dimension der Nachhaltigkeit festzustellen. Dies gilt für den Finanzierungssaldo des Staatssektors, da er die Beziehung zwischen jungen und alten Menschen in der Gesellschaft stark berührt. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Erwerbstätigenquote. Ausgaben für Bildung und Forschung bewerten wir an dieser Stelle ebenfalls positiv.

Auch in diesem Bereich gibt es allerdings Indikatoren, die in den beiden anderen Bereichen nicht vorkommen:

¹²³

Beyond GDP (2009): Measuring Progress, true wealth and the well being of nations, URL: <http://www.beyond-gdp.eu/de/>

a) Verteilungswirkung

Weitere aus unserer Sicht eminent wichtige Indikatoren für die soziale Nachhaltigkeit politischer Maßnahmen, die jedoch nicht in der Nachhaltigkeitsstrategie enthalten sind, sind ihre Verteilungswirkungen. Diese sollen zusätzlich zur Bewertung der sozialen Nachhaltigkeit herangezogen werden. Verteilungswirkungen betreffen die durch die Umsetzung einer Maßnahme hervorgerufene veränderte Verteilung von Kosten und Nutzen in der Gesellschaft. Verschiedene gesellschaftliche Gruppen, wie alte und junge, reiche und arme Menschen, Männer und Frauen, Immigranten und Alteingesessene, etc. profitieren von bestimmten Maßnahmen in unterschiedlicher Art und Weise. Die Verteilungswirkung einer Maßnahme beschreibt diese unterschiedlichen Kosten- und Nutzenverhältnisse. Daraus lassen sich Schlüsse über Formen der gerechten Verteilung von Kosten und Nutzen in der Gesellschaft ziehen.

b) Erziehung, Bildung und Weiterbildung

Bildung ist eine der Kernvoraussetzungen für den gesellschaftlichen Aufstieg und für die Fähigkeit, das eigene Leben erfolgreich und selbstbestimmt zu gestalten. Soziale Nachhaltigkeit verlangt ein gewisses Angebot von und den Zugang zu Bildungseinrichtungen für alle Gesellschaftsschichten.