



for a living planet[®]

Sind die deutschen Konjunkturpakete nachhaltig?

Kurzfassung einer Studie des Forum
Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)
im Auftrag des WWF



Die vorliegende Studie evaluiert die beiden deutschen Konjunkturpakete auf der Basis ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeitskriterien.

Die detaillierte Betrachtung der beiden Pakete hat ergeben, dass sich ökologische Belange nur in 6 von 32 Maßnahmen identifizieren lassen und diese nur den Bereichen Schienenverkehr, energetische Sanierung und Forschung im Bereich Mobilität zuzuschreiben sind. Innovative Ansätze zur Verkehrsvermeidung, zur Förderung ökoeffizienter Produkte oder ressourcenschonender Produktionsverfahren fehlen komplett, so dass sich insgesamt der Eindruck aufdrängt, dass die verschiedenen Maßnahmen übereilt zu einem bunten, aber in sich inkonsistenten Programm zusammengefügt wurden.

Lediglich 13 % der Maßnahmen können nach der Analyse als nachhaltig eingestuft werden.

Allerdings hängen auch diese an einem seidenen Faden und letztendlich vom Erfolg einer einzigen Maßnahme ab, dem kommunalen Investitionsprogramm mit dem Förderschwerpunkt Bildung.

Der kritische Punkt für die ökologische Nachhaltigkeit liegt in den kommunalen Investitionen. Sinkt die Quote energetischer Sanierungen - der mit fast 9 Mrd. Euro ausgestatteten Maßnahme - unter 60 %, können nicht einmal mehr 10 % der deutschen Konjunkturpakete als nachhaltig bezeichnet werden. Kennzeichen der grünen Konjunkturalelemente ist eine einseitige Ausrichtung auf Maßnahmen, um Gebäude energetisch zu sanieren, bei einem verschwindend geringen Anteil positiv zu bewertender Investitionen in den Schienenverkehr und einer einzigen zukunftsfähigen Forschungsmaßnahme im Bereich Mobilität. Eine „Abwrackprämie“ ohne Emissionsgrenzen kann nicht als

„Umweltprämie“ bezeichnet werden.

Dem Anspruch eines auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Konjunkturprogramms entspricht dieser sehr einseitige Ansatz, umweltrelevante Maßnahmen zu fördern, keinesfalls.

Ein nachhaltiges Konjunkturprogramm müsste als Minimalforderung lediglich 50 % der Maßnahmen an nachhaltigen und vor allem klimarelevanten Investitionen ausrichten. Das entspricht rund 25 Mrd. Euro pro Jahr. Damit müssten 1 % des Bruttoinlandsprodukts aufgebracht werden, um die schlimmsten Folgen des Klimawandels abzuwenden.¹

Dieser Maßstab könnte bei entsprechenden Anpassungen der Kreditvergabe, einem konsequenteren Ausrichten von Investitionen an den Kriterien der Energieeffizienz und der energetischen Sanierung, dem Fördern von Umwelttechnologien sowie der Bindung von Steuerleichterungen an Umweltkriterien bereits bei den Maßnahmen der zwei existierenden Konjunkturpakete umgesetzt werden. Sollte in der nächsten Zukunft ein drittes Konjunkturpaket aufgelegt werden, müssen sämtliche Maßnahmen an die Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung gekoppelt werden.

Erste Schritte wie sich bereits die laufenden Konjunkturpakete verbessern lassen sind in der folgenden Zusammenfassung vorgestellt.

[1] Stern Report, 2006



Impressum:

Herausgeber: WWF Deutschland, Frankfurt am Main

Kurzfassung einer FÖS Studie im Auftrag des WWF: www.wwf.de/konjunkturstudie

Redaktion: Peter Torkler (WWF)

Produktion: Rainer Litty, WWF,

Druck: Druckhaus Berlin Mitte GmbH/Berlin, Papier: 100% Recyclingpapier

© 2009 WWF Deutschland, Jeder Nachdruck, auch auszugsweise, bedarf der Genehmigung des Herausgebers.

Titelfoto: © Ökowerk Berlin Rücktitel: © Hans-Martin Kochanek

Einleitung

Der dramatische Einbruch der Wirtschaft und die Finanzkrise zeigen, wie anfällig und wenig nachhaltig unser globales Wirtschaftssystem aufgebaut ist.

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.

Selbst die Bundesregierung rechnet für das Jahr 2009 mit einem Einbruch der deutschen Wirtschaftsleistung um 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 belaufen² und damit in etwa dem BIP Deutschlands als drittgrößter Volkswirtschaft bzw. 5,5 % des globalen BIP entsprechen.

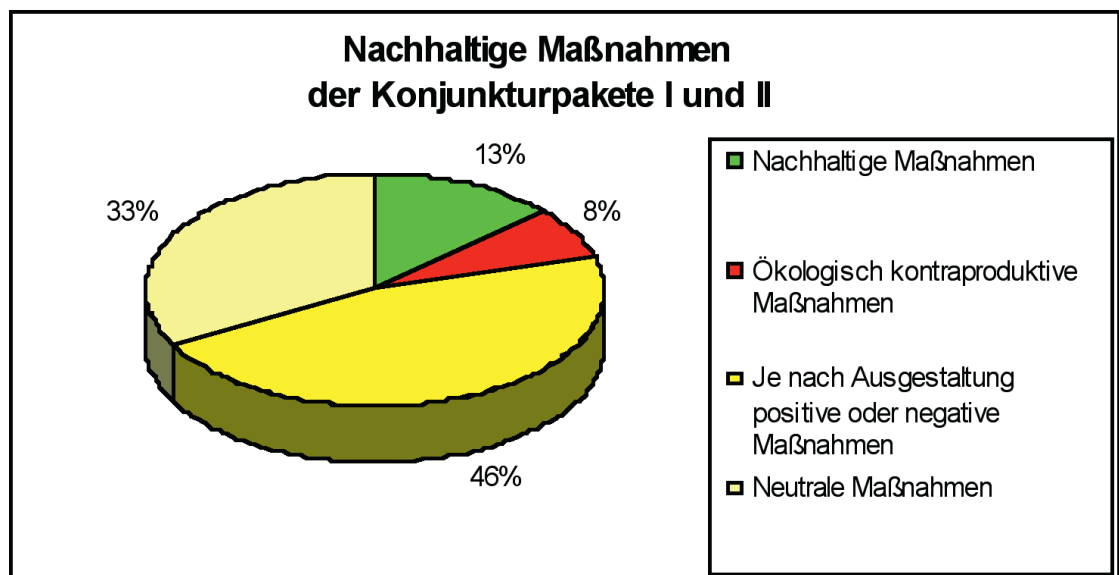
Diese Gelder sollen darüber hinaus innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums – in der Regel zwischen 2009 und 2012 – eingesetzt werden, um stabilisierend auf die jeweiligen Volkswirtschaften zu wirken und den Einbruch der Realwirtschaft zumindest teilweise abzufedern. Mit einem Volumen von über 107 Mrd. Euro entsprechen die Konjunkturprogramme damit einem Äquivalent des deutschen BIP von rund 2 % in den Jahren 2009 und 2010.

Ähnlich wie die Weltwirtschaft jetzt finanziell über ihre Verhältnisse gelebt hat, tun wir dies schon seit Jahrzehnten mit Bezug auf unsere natürlichen Ressourcen.

Wie haben nur einen Planeten und nutzen seine Ressourcen, als ob wir einen weiteren hätten. Übersetzt in die Sprache eines Haushalts bedeutet dies, dass wir (die Welt, Europa, Deutschland) einen Lebensstil haben, der weit über unsere Verhältnisse geht.

Bringt man beide Probleme zusammen, könnte man meinen, dass die durch die Konjunkturprogramme in Bewegung gesetzten finanziellen Mittel möglicherweise eine einmalige Gelegenheit darstellen, gezielt in die richtige Zukunft zu investieren. Ihr Einsatz wird bestimmen, wodurch die nächsten Jahre und Jahrzehnte geprägt sein werden: Durch ein Weiterführen einer Wirtschaftslogik, die von Krise zu Krise führt oder in eine nachhaltige Zukunft.

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



Die zwei deutschen Konjunkturpakete

Das Maßnahmenpaket „Beschäftigungssicherung durch Wachstumsstärkung“, inzwischen auch Konjunkturpaket I genannt, wurde am 5. November 2008 vom Bundeskabinett verabschiedet³. Anfang Dezember 2008 wurde es von Bundestag und Bundesrat verabschiedet und verfügt für die Jahre 2009 und 2010 insgesamt über ein Volumen von rund 32 Mrd. Euro.

Das Konjunkturpaket umfasst 13 Maßnahmen, die in verschiedenen Gesetzen und im Haushalt geregelt sind. Dazu zählen ein 15-Milliarden-Euro-Kreditprogramm der staatlichen KfW-Bank für den Mittelstand sowie die Aufstockung der KfW-Programme für Energieeffizienz.

Als zweitgrößten Posten beinhaltet das Paket Steuererleichterungen durch bessere Abschreibungsmöglichkeiten für Wirtschaftsgüter und höhere steuerliche Anrechnungen von Handwerkerleistungen sowie eine Kfz-Steuerbefreiung für Käufer von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro-5 und Euro-6 bis zu zwei Jahre.

Im Bereich der öffentlichen Investitionen sieht das erste Paket vor allem vor, erforderliche Verkehrsinvestitionen zu beschleunigen.

Den im ersten Paket vorgesehenen Maßnahmen zur Arbeitsvermittlung können keine eindeutigen Budgets zugeordnet werden, diese werden aber meist mit dem zweiten Konjunkturpaket weiter ausgebaut und mit konkreten Kosten benannt. Im Januar 2009 beschloss die Bundesregierung darüber hinaus das Konjunkturprogramm II „Entschlossen in der Krise, stark für den nächsten Aufschwung“, das im Februar 2009 von Bundestag und Bundesrat verabschiedet wurde. Zusammen mit der am 8. April 2009

beschlossenen Aufstockung der Abwrackprämie auf 5 Mrd. Euro ergibt sich ein Maßnahmenvolumen von rund 75 Mrd. Euro mit zusätzlichen Bürgschaften von weiteren 75 Mrd. Euro für die Jahre 2009 und 2010.

Die 19 Maßnahmen des Konjunkturpakets enthalten ein 17,3 Mrd. Euro umfassendes, kommunales Investitionsprogramm mit starkem Fokus auf Investitionen im Bildungsbereich sowie Investitionen der öffentlichen Hand, die vor allem auf Verkehr und die Ausstattung/Sanierung von Bundesressorts abzielen. Der größte Posten im zweiten Konjunkturpaket ist wie auch im ersten ein Kredit- und Bürgschaftsprogramm, das allein im Kreditbereich 25 Mrd. Euro bereitstellt. Investitionen und Förderung von Innovation haben ebenfalls einen recht bedeutenden Anteil, hierunter fallen u. a. die Abwrackprämie und die Investitionen des Bundes.

Steuerentlastungen für Arbeitnehmer machen in diesem Paket knapp 20 Mrd. Euro aus und beinhalten die Senkung der Einkommensteuer und des Beitrags zur Krankenversicherung sowie den Kinderbonus.

Mit knapp 6 Mrd. Euro liegen die Maßnahmen zur Arbeitsvermittlung und Weiterbildung unterhalb von 10 % des Konjunkturpakets II.

Die Betrachtung der beiden Pakete in ihrer Gesamtheit hat ergeben, dass ökologische Belange sich lediglich in sechs Maßnahmen identifizieren lassen und nur den Bereichen Schienenverkehr, energetische Sanierung und Forschung im Bereich Mobilität zuzuschreiben sind. Damit wurden 13% der Ausgaben als nachhaltig eingestuft. Für 46 % der Mittel wird es vor allem auf die konkrete Umsetzung an kommen, ob positive oder negative Auswir-

kungen resultieren werden. Dies betrifft vor allem die Kreditvergabe, da hier ohne entsprechende Kriterien kaum gesteuert werden kann, was mit dem Geld in der konkreten Umsetzung passieren wird.

Ein Drittel der Mittel wurde in seiner Wirkung überwiegend als neutral eingeschätzt, die Maßnahmen sind in erster Linie mit Steuererleichterungen sowie der Arbeitsvermittlung und Weiterbildung verbunden. Die soziale Dimension dieser Maßnahmen neutralisiert hier das Versäumnis der Bundesregierung, positive Signale für eine nachhaltige Entwicklung zu setzen.

Den kontroversesten Part bilden die öffentlichen Investitionen. Hier stehen die positiven Energieinvestitionen in direktem Kontrast zu den negativ bewerteten Verkehrsinvestitionen. Eine klare Positionierung zu nachhaltigen Investitionsentscheidungen fehlt in beiden Konjunkturpaketen.

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

[3] 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>

Die wichtigsten Anreize der deutschen Konjunkturpakete I und II

a) Kredite und Bürgschaften

Nachhaltigkeitskriterien werden vernachlässigt

Die Versorgung der Kreditinstitute und damit der Wirtschaft mit Krediten, kann mit einem Gesamtvolumen von 46,3 Mrd. Euro in den Konjunkturpaketen I und II als ganz zentrale Maßnahme angesehen werden. Die Bewertung der Nachhaltigkeit von sechs Maßnahmen in diesem Bereich war mit Ausnahme der KfW-Kreditprogramme unklar, da nicht vorhersehbar war, wie die Kredite in der Wirtschaft verwendet werden. Es gibt hier sehr große Ausgestaltungspotenziale hin zu einer ökologischen Orientierung der Kreditvergabe. Diese wurden 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.

Verbesserungspotentiale:

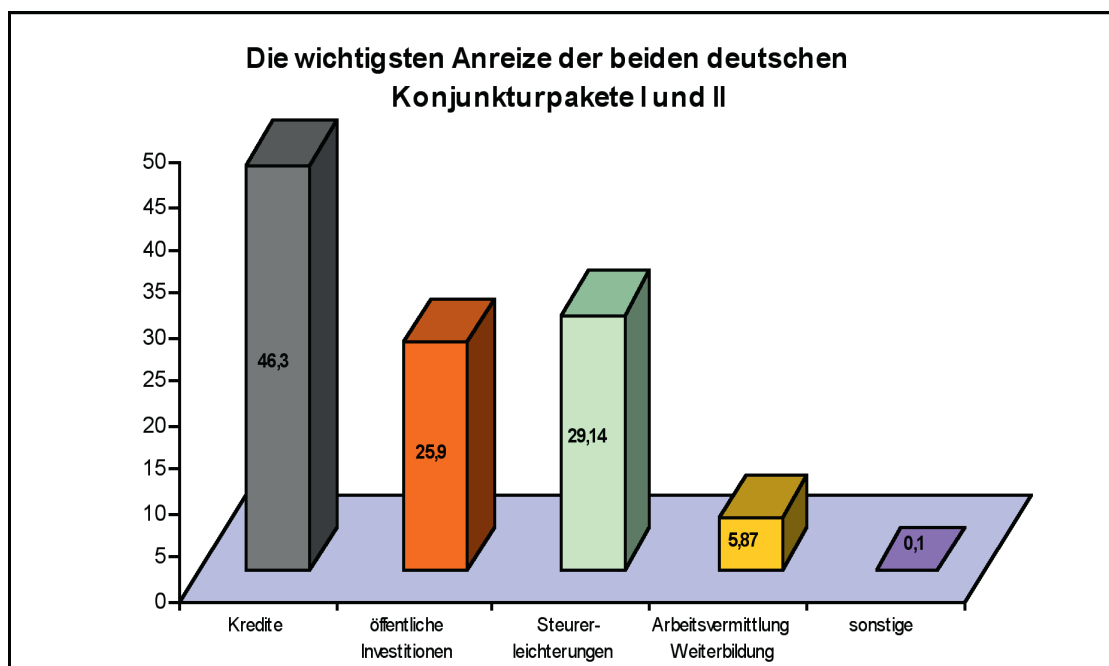
1. Die Grundsätze des fairen, nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftens, die bisher nur bei wenigen Umwelt- und Ethikbanken gelten, sollten bei der Vergabe und Verwendung der Gelder zur Grundbedingung gemacht werden. Nur Institute und Gebietskörperschaften, die sich zu ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigem Wirtschaften bekennen und die entsprechende Eingriffe in ihre Geschäftspolitik auch umsetzen, dürften mit Steuergeld unterstützt werden.

2. Kreditprogramme für Kommunen und Unternehmen sollten konsequenter auf nachhaltige Investitionen im Energieeffizienzbereich und für die Förderung von Zukunftsinvestitionen in Umweltbranchen eingesetzt werden.

b) Öffentliche Investitionen

Fehlender Investitionsschwerpunkt für den öffentlichen Nahverkehr

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. Mit allen Teilmaßnahmen bieten die beiden Konjunkturprogramme 17 Förderbereiche an, die meist unter 1 Mrd. Euro liegen und vor allem dem Verkehrsbereich zuzuordnen sind. Anscheinend hat hier erneut das kurzfristige Denken dominiert, sodass auch in großem Umfang nicht nachhaltige Investitionen ausgelöst werden.

So belaufen sich allein die Investitionen in den Straßenverkehr auf 1,8 Mrd. Euro mit weiteren Mitteln, um die kommunale Infrastruktur zu fördern. Ein Investitionsschwerpunkt für öffentlichen Nahverkehr fehlt dagegen komplett. 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 Zerschnei-

dungswirkungen zu reduzieren und damit ökologische Korridore wiederherzustellen bzw. zu erhalten, z. B. die Schaffung von Grünbrücken an kritischen Stellen, wie derzeit in Südbrandenburg diskutiert. Kritisch ist anzumerken, dass die Bundesregierung mit den als sehr positiv zu bewertenden Investitionen in moderne Mobilitätstechnologie die jahrelangen selbstverschuldeten Versäumnisse von Automobilindustrie und Energiewirtschaft zum Teil kompensiert. Mit einer halben Milliarde Euro ist dieser Bereich nicht angemessen vertreten. Es sollte vor allem die Privatwirtschaft mehr in die Pflicht genommen werden, ihre Versäumnisse in diesem Forschungsbereich zu intensivieren.

Abwrackprämie ≠ Umweltprämie

Die Abwrackprämie ist eine reine Absatzförderung für Pkws, die Bezeichnung Umweltprämie ist irreführend. 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 werden⁴. In Deutschland dagegen muss lediglich die Abgasnorm Euro 4 eingehalten werden, die ohnehin Standard ist. Obwohl es keine Anreize für einen Strukturwandel gab, hat sich jedoch in der Realität der Flottenverbrauch der verkauften Autos sehr stark verringert, so dass im Durchschnitt nur 154g CO₂/km emittiert werden, fast 10g weniger als im Jahr 2008. Die Entwicklung ist einerseits erfreulich birgt jedoch Risiken für eine zukunftsfähige Automobilwirtschaft und Carbon Lock-in Effekte. Erstens scheint es

nämlich bereits vorprogrammiert, dass die Pkw-Nachfrage nach Ablauf der Förderung einbricht, sodass diese Maßnahme weder ökonomisch, ökologisch oder sozial als nachhaltig bezeichnet werden kann. Zweitens führt der über einen kurzen Zeitraum beförderte Absatz effizienterer Fahrzeuge zu geringerem Turnover in den nächsten Jahren, so dass die effizienteren Technologien die in den nächsten Jahren verstärkt auf den Markt kommen, eventuell Absatzprobleme bekommen und dies auf lange Sicht zu geringeren Effizienzsteigerungen führt. Am 25. März 2009 wurde darüber hinaus beschlossen, diese Maßnahme ohne Änderungen zu verlängern und aufzustocken, was den Absatzeinbruch nach Ende der Maßnahme umso dramatischer machen wird und daher gerade auch aus ökonomischer und fiskalischer Sicht kritisch zu bewerten ist.

Zu geringe Investitionen in Bildung und Energieeffizienz

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.

[4] 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

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 Urbanistik⁵ 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 nötig⁶.

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.“⁷

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.

Verbesserungspotentiale:

3. Verkehrsinvestitionen sollten auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs (der in den bisherigen Konjunkturpaketen explizit nicht gefördert wird), und zwar sowohl des Schienenfernverkehrs als auch des regionalen öffentlichen Verkehrs, konzentriert werden. Bau-liche Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern (Park and Ride, Fahrradstationen) sollten klar Vorrang vor dem Ausbau der Straßeninfrastruktur haben.

4. Investitionen zur Förderung der Automobilindustrie dürfen nur Fahrzeuge mit einem CO₂-Ausstoß unter 130g/km berücksichtigen.

5. Kommunale Investitionen sollten 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.

6. Sämtliche Anschaffungen im investiven Bereich müssen sich an sozialen und ökologischen Kriterien orientieren.

7. Im Bereich der Forschungsförderung sollten die Erforschung und Entwicklung grüner Zukunftstechnologien bevorzugt werden, die dazu geeignet erscheinen, die Ener-

gie- und Ressourcenproduktivität zu steigern.

c) Steuererleichterungen/ Entlastung der Haushalte

Vernachlässigung der ökologischen Ziele

Aus ökologischer Sicht erscheinen diese Maßnahmen weitestgehend neutral. Indirekt haben sie zwar eher negative Effekte, da sie dazu tendieren, die wirtschaftliche Aktivität ohne Lenkungswirkung in punkto Nachhaltigkeit zu erhöhen, was in aller Regel negative Effekte auf die Umwelt hat⁸. Ökonomisch und sozial nachhaltig sind derartige Maßnahmen in der Krise durchaus, da die Fähigkeit einer Volkswirtschaft, in Zukunft Gewinne zu erwirtschaften, dadurch gestärkt und ein Schrumpfen 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.

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

[6] http://www.hrk.de/de/download/dateien/PM_Investitionsprogramm.pdf

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

[8] Vgl.: <http://www-lehre.informatik.uni-osnabrueck.de/~ftprang/papers/wachstum.pdf>

http://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD0000000000039330.pdf

<http://www.naturama.ch/projekte/nachhaltigkeit/Wirtschaftswachstum.pdf>

Falsche Signale durch neue KfZ-Steuer

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.

Darüber hinaus sind in der momentanen Ausgestaltung Elektrofahrzeuge stark benachteiligt. Es gibt zwar eine Steuerbefreiung für fünf Jahre, danach müssen aber Elektromodelle aufgrund der gewichtsbasierten Besteuerung bis zu viermal soviel Steuern zahlen wie ihr jeweiliges konventionelles Pendant⁹.

Verbesserungspotentiale:

8. Branchenbezogene Steuererleichterungen sollten sich an zukunftsorientierte Umweltbranchen richten, Steuerermäßigungen für Dienstleistungen sollten an umweltorientierte Leistungen gebunden sein.

9. Statt allgemeiner undifferenzierter Steuersenkungen sollten Maßnahmen entwickelt werden, um Steuerbelastungen ökologisch vorteilhafter Produkte und Dienstleistungen zu reduzieren.

d) Arbeitsvermittlung/ Weiterbildung

Nachhaltiger Ansatz ohne gezielte Ausrichtung auf Zukunftsbranchen

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.

Verbesserungspotentiale:

10. Die Maßnahmen im Bereich der Arbeitsvermittlung und der Fort- und Weiterbildung sollten, um die Nachhaltigkeit der Ausgaben zu erhöhen, klare Schwerpunkte auf Zukunftsbranchen setzen.

11. Maßnahmen zur Beschäftigungssicherung in Betrieben sollten mit der Einführung von Umweltmanagementsystemen einhergehen, hier sollten auch Fortbildungsmaßnahmen zur Qualifizierung von Mitarbeitern ansetzen.

[9] zu den Berechnungsgrundlagen:
http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_312/sid_1FCE E6777BA33C7A4FD08B833BC63EA2/nsc_true/DE/BMF_Startseite/Service/Downloads/Abt_IV/081,templateId=raw,property=publicationFile.jpg

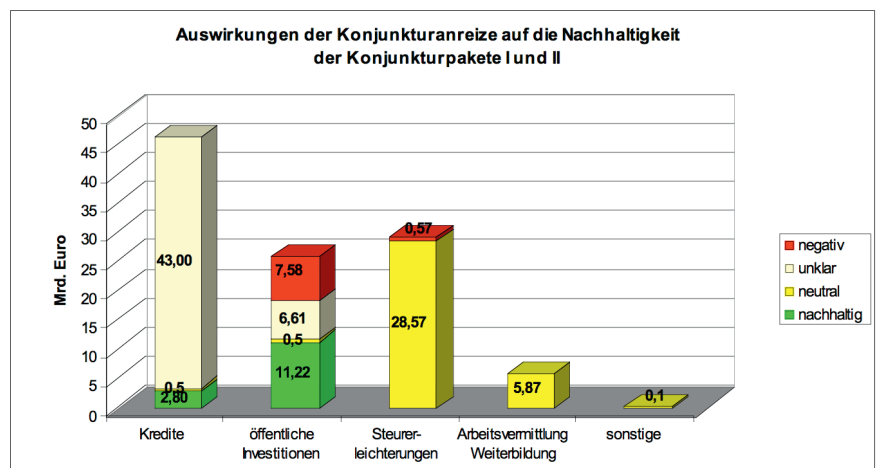
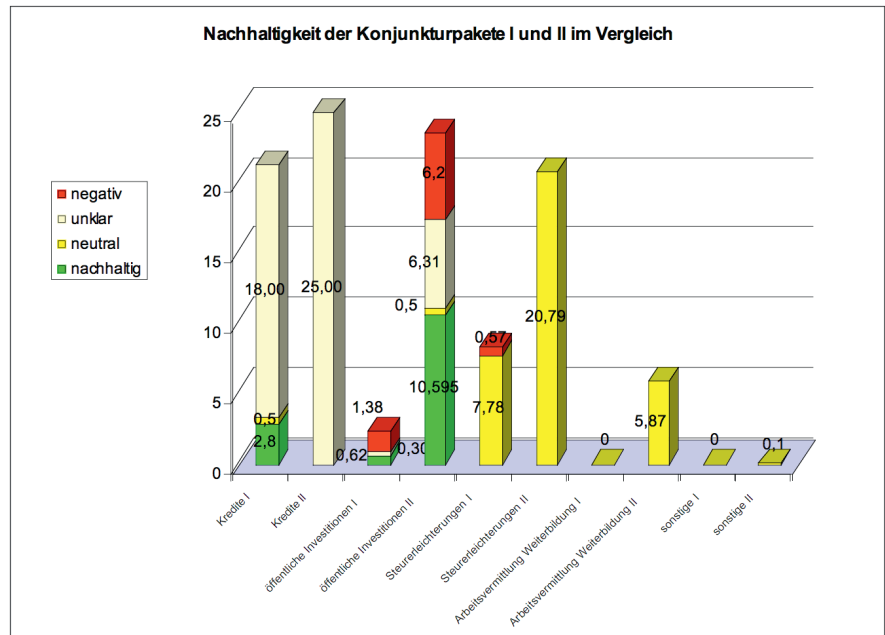
Fazit

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.

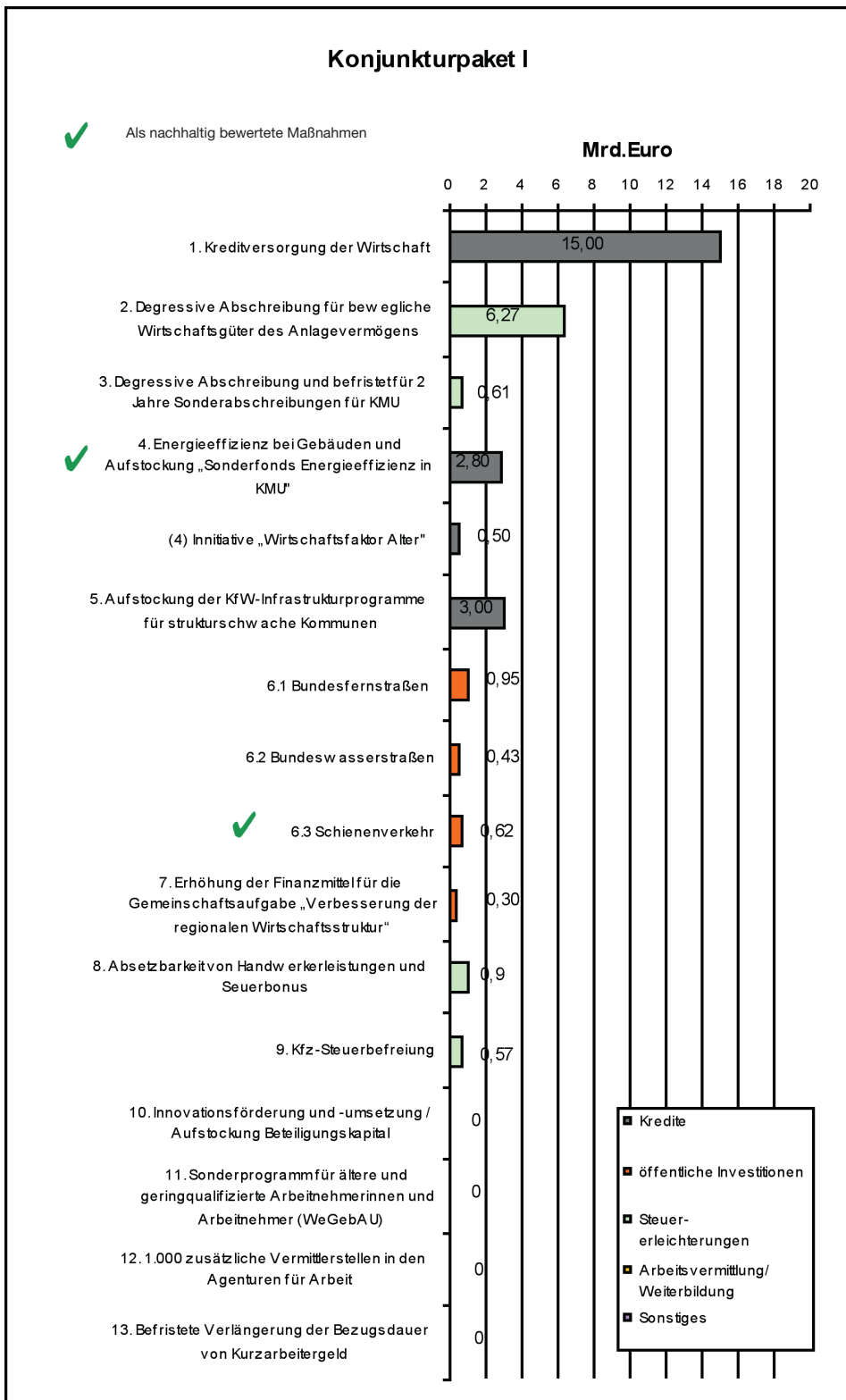
Um die Mittelverteilung und die Orientierung der Schwerpunkte der beiden Programme an Nachhaltigkeitskriterien zu optimieren, sollten mindestens 50 % der Mittelverteilung und Schwerpunktsetzung darauf ausgerichtet sein, die deutsche Volkswirtschaft in Richtung auf die mittel- und langfristigen Klimaschutzziele zu modernisieren.

12. Alle umweltrelevanten Programmbestandteile sollten mit einer Pflicht verbunden werden, die Umweltauswirkungen zu evaluieren und den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen zu mindern.

13. Es muss von der Bundesregierung größtmögliche Transparenz hergestellt werden, wie die Mittel für die einzelnen Maßnahmen verwendet werden. Dies verhindert zum einen die Gefahr, dass die öffentlichen Mittel missbraucht werden, 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.



Konjunkturpaket I



Konjunkturpaket II





Der WWF Deutschland ist Teil des World Wide Fund for Nature (WWF), einer der größten unabhängigen Naturschutzorganisationen der Welt. Das globale Netzwerk des WWF ist in mehr als 100 Ländern der Erde aktiv. Weltweit unterstützen uns über fünf Millionen Förderer.

Der WWF will der weltweiten Naturzerstörung Einhalt gebieten und eine Zukunft gestalten, in der Menschen und Natur in Harmonie leben. Deshalb müssen wir gemeinsam

- die biologische Vielfalt der Erde bewahren
- erneuerbare Ressourcen naturverträglich nutzen und
- die Umweltverschmutzung verringern und verschwenderischen Konsum eindämmen.

WWF Deutschland
Reinhardtstraße 14
10117 Berlin
Tel.: 0 30 308742 15
Fax: 0 30 308742 50
torkler@wwf.de



for a living planet[®]