

Autoindustrie

Die Lobbyisten triumphieren

Von Joachim Wagner

Die Große Koalition macht Milliarden für die Autoindustrie locker. Der Klimaschutz kommt dabei unter die Räder

Kurz vor Weihnachten erhielt Bundeskanzlerin Merkel ein Schreiben mit einem ungewöhnlichen Doppelbriefkopf: Rechts oben prangten nebeneinander die Logos vom VDA – des Verbandes der Automobilindustrie – und der IG Metall. Eine ungewöhnliche Koalition. In ihrem Brief warnen Automobilverband und Gewerkschaft die Bundeskanzlerin eindringlich davor, dass die deutsche Automobilindustrie auf die »schwerste Krise ihrer Geschichte« zusteure. Als »Gegenmaßnahmen« fordern sie, einen »starken Markimpuls« und »eine CO₂-basierte Kfz-Steuer einzuführen«. Der Hilferuf war unterzeichnet von der Creme der deutschen Automobilindustrie: von Opel-Boss Hans Demant, dem Daimler-Chef Dieter Zetsche, dem Betriebsratsvorsitzenden von Porsche Uwe Hück und seinem Pendant bei Mercedes Erich Klemm sowie sechs anderen Spitzenmanagern und -gewerkschaftern. Um den SPD-Teil der Regierung mit einzubinden, gingen Kopien an den Außenminister Frank-Walter Steinmeier, Finanzminister Peer Steinbrück und Umweltminister Sigmar Gabriel.

Wie fast alle Bettelbriefe der Autolobby in den vergangenen Jahren erreichte auch dieser schließlich sein Ziel. In den Konjunkturpaketen I und II beschloss die Bundesregierung drei Stützungsmaßnahmen: eine befristete Kfz-Steuerbefreiung für alle Erstzulassungen, eine Abwrackprämie und – einem Wunder gleich – erstmals eine CO₂-basierte Kfz-Steuer. Ein hoher Beamter aus dem Bundesfinanzministerium freut sich: »So günstig wird man in Deutschland nie wieder ein Auto kaufen können.«

Für dieses Angebot hat die Große Koalition teuer bezahlt: 560 Millionen Euro für die Kfz-Steuerbefreiung, 1,5 Milliarden für die Abwrackprämie und bis 2014 rund 1,8 Milliarden Euro Steuerausfälle durch die neue Kfz-Steuer. Zum Klimaschutz steuert die Großzügigkeit aber kaum etwas bei: weil die Modellpalette der deutschen Hersteller es nicht zuließ und weil der Regierung der Schutz von BMW und Co wichtiger war als ökologische Steuerung.

Es gibt nur wenige Politiker, die die verfehlte Modellpolitik der deutschen Autobauer öffentlich attackieren. Der CDU-Fraktionsvorsitzende Volker Kauder tat es mal, ebenso wie Umweltminister Sigmar Gabriel, der monierte: »Wer sehen will, was mit Fahrzeugen passiert, die weiterhin zu viel Sprit fressen und CO₂ ausstoßen, der soll sich General Motors angucken. Die sind gerade vor der Pleite.« Beide sollten aber vor dem eigenen Haus kehren. Denn die Große Koalition wie auch schon die rot-grüne Vorgängerregierung sind mit verantwortlich für die klimaschädlichen Modelle: Sie verzichteten nicht nur darauf, die Branche ökologisch zu steuern; durch das sogenannte Dienstwagenprivileg förderten sie sogar den Absatz von CO₂-Schleudern.

Selbstkritisch räumt der SPD-Fraktionsvize Ulrich Kelber heute ein, dass die Politik in puncto Klimaschutz »den deutschen Autobauern zu viel Zeit gegeben habe«. Der Autoexperte Ferdinand Dudenhöfer macht die Bundesregierung sogar dafür verantwortlich, »dass die Investitionsprogramme für umweltfreundliche Autos nach hinten verschoben wurden«. Und für den Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe Jürgen Resch hat die »CO₂-Gesetzgebung alles vermieden, um den Verkauf von Ladenhütern mit hohem Spritverbrauch zu behindern«.

Nicht von ungefähr. Denn die Autolobby ist die schlagkräftigste Interessenvertretung in Berlin. »Gegen die Einheitsfont von Arbeitgebern und Gewerkschaften ist schwer zu bestehen«, hat schon Exumweltminister Jürgen Trittin erfahren.

Die Idee einer befristeten Kfz-Steuerbefreiung stammt vom VDA. Sie gilt, selbst laut Analyse eines Regierungspapiers, inzwischen als »Desaster«: als ökologisch unsinnig, als ungerecht und als wirkungslos, um die Konjunktur anzukurbeln – so wenigstens die übereinstimmende Einschätzung von VDA und Finanzministerium. Die dafür bereitgestellten 560 Millionen Euro werden weitgehend verpuffen.

Während sich VDA-Präsident Matthias Wissmann in der Lobby-Arbeitsteilung um das Kanzleramt, das Wirtschaftsministerium und die CDU-Fraktion kümmerte, antichambrierten Gewerkschafter und Betriebsräte bei der SPD. Am 17. November 2008 trafen sich Außenminister Frank-Walter Steinmeier und Finanzminister Peer Steinbrück mit zwölf Betriebsratschefs aus der Autobranche und IG-Metall-Chef Berthold Huber im Auswärtigen Amt.

Nachdem die Betriebsräte die Zukunft ihrer Branche in den düstersten Farben gemalt hatten, entwarfen Außen-

und Finanzminister die Grundzüge des Autohilfspaketes im Konjunkturprogramm II. SPD-Kanzlerkandidat Frank-Walter Steinmeier machte die Abwrackprämie zu seiner Sache und setzte sie in der Großen Koalition durch. Nach ersten Meldungen scheint sie als Markimpuls zu zünden – vor allem im Segment der Kleinwagen und Billigautos.

Das Konjunkturprogramm II nennt die Abwrackprämie »Umweltprämie«. Eine Beschönigung. In Wirklichkeit ist sie eine ganz normale Subvention, womöglich mit einem minimalen ökologischen Effekt. Vielleicht führt der Ersatz eines neun Jahre alten Autos durch einen Neuwagen tatsächlich zu einem geringeren CO₂-Ausstoß. Sicher ist das nicht. Sicher träte dieser Effekt nur dann ein, wenn die Abwrackprämie an den Kauf von Neuwagen mit einem bestimmten CO₂-Höchstwert gekoppelt wäre. Doch das lehnte die Bundesregierung ab. Ein CO₂-Grenzwert als Auflage beim Neuwagenkauf hätte nämlich womöglich, so ein hoher Regierungsbeamter, zu einer »Diskriminierung deutscher Fabrikate« geführt.

Die Gefahr, dass sich die Abwrackprämie in eine Subvention für vornehmlich ausländische Autobauer verwandelt, ist allerdings auch ohne CO₂-Koppelung groß. Es rächt sich nun, dass es in den vergangenen sechs Jahren weder die rot-grüne noch die Große Koalition geschafft haben, die Kfz-Steuer auf CO₂-Basis umzustellen, obwohl sie das in den Koalitionsverträgen 2002 und 2005 ausdrücklich angekündigt hatten. Damit haben beide Regierungen einen Schlüsselanreiz zum klimafreundlichen Umbau der deutschen Autoflotte aus der Hand gegeben. Ein wesentlicher Grund dafür, dass deutsche Hersteller noch heute zu viele Spritschlucker bauen.

Die Kfz-Steuer ist eine Bundessteuer, die jährlich 8,9 Milliarden Euro einbringt, deren Erträge aber bisher ausschließlich den Ländern zufließen. Die Leitplanken der Reform – Aufkommensneutralität, Übertragung der Steuer auf den Bund, Kompensation der Länder sowie keine Steuererhöhung für Altfahrzeuge – haben sich in einem halben Dutzend Anläufe immer wieder als eine politische Quadratur des Kreises erwiesen. Nun macht die Krise möglich, was bisher unmöglich war: Zum 1. Juli 2009 soll eine CO₂-basierte Kfz-Steuer in Kraft treten.

Worauf sich die Große Koalition am Montag einigte, ist jedoch kein Systemwechsel, allenfalls ein Einstieg. Die neue Kfz-Steuer ist ein Mix aus einer Hubraum- und einer Kohlendioxidbesteuerung. Und die Regierung bleibt sich auch bei dieser Operation treu: Sie taugt, den Umbau der Modellpalette zu begleiten, aber nicht, ihn zu steuern. Für sparsame Fahrzeuge sinkt die Kfz-Steuer zwar; im Segment der Mittel- und Oberklassewagen wird sie dagegen das Kaufverhalten kaum verändern. Der 500 PS starke Audi Q7 V12 TDI wird nach der Reform gleich belastet wie vorher: mit 926 Euro. Die neue Steuer folge dem Prinzip »Mehr Zuckerbrot als Peitsche«, so ein Beamter des Umweltministeriums.

Ein Grund für die bisherige Langzähigkeit bei der Reform der Kfz-Steuer war gewiss auch die Widersprüchlichkeit der Politik in puncto Auto. Die neue Steuer steht nämlich auf Kriegsfuß mit einem anderen Instrument der Steuerpolitik, das den Absatz von Luxus- und Geländewagen fördert: dem Dienstwagenprivileg. Der doppelte milliardenschwere Steuervorteil für Arbeitgeber und Arbeitnehmer hat Autobauer wie Mercedes, BMW, Porsche und Audi dazu verleitet, immer schnellere, stärkere und schwerere Autos zu produzieren. Alle Versuche, dieses Privileg wenigstens umweltverträglich umzubauen, sind bisher gescheitert. Den vorerst letzten Anlauf nahm Umweltminister Gabriel im Sommer 2008. Er wollte die Absetzbarkeit von Spritkosten auf Autos mit einem CO₂-Ausstoß von maximal 140 Gramm pro Kilometer beschränken. Aber auch er holte sich eine blutige Nase – bei den Wirtschaftspolitikern seiner eigenen Partei und der CDU/CSU. Denn die Autohersteller behaupten, nur noch in den oberen Klassen Geld zu verdienen. 85 Prozent aller Autos in der gehobenen Mittel- und Oberklasse sind inzwischen als Geschäftswagen zugelassen. Diese Marktstellung haben die Regierungen Schröder und Merkel mit dem Dienstwagenprivileg subventioniert. Sie haben den Absatz umweltschädlicher Modelle gefördert.

Das Dienstwagenprivileg wird die Autokrise wohl unangetastet überstehen und damit einen Teil der ökologischen Steuer durch die neue, CO₂-basierte Steuer wieder aufheben. Es bleibt ein Ärgernis, dass Fahrer von Dienstwagen einen Teil ihrer Kosten vom Staat wiederbekommen, egal, wie viel Sprit ihre Autos schlucken und wie sehr sie das Klima schädigen. Daran ändert auch die neue CO₂-Steuer nichts.

DIE ZEIT, 29.01.2009 Nr. 06