

## Automobil-Absatzförderung als „Abwrackprämie 2.0“ liegt (vorerst) auf Eis

von: Willy Sabautzki, 07.05.2020



2009 | Benjamin Maubach, Flickr | CC BY-NC-ND 2.0

Der jüngst von den Autokonzernen geforderte Autogipfel mit der Bundesregierung verfolgte das Ziel, aufgrund der Pandemie-bedingten Kaufzurückhaltung eine Entscheidung über staatliche Absatzförderungsmaßnahmen für die Hersteller herbeizuführen. Der Gipfel erbrachte zunächst kein Ergebnis.

Über seinen Lobbyverband VDA waren die Autokonzerne an die Bundesregierung mit der Argumentation herangetreten, zur Absicherung der Arbeitsplätze seien aufgrund des erfolgten Produktionsstopps und des Absatzrückgangs staatliche Mittel erforderlich in Form von Kaufanreizprämien, um die Absatzverluste der vergangenen Wochen zu kompensieren. Dabei handelt es sich um eine Wiederbelebung der „Abwrackprämie“ von 2009 zur Bezuschussung des Neuwagen-Verkaufs, sofern die Käufer ihre Gebrauchtfahrzeuge verschrotten lassen. Ökologische Bedenken im Hinblick auf einen sinnfreien Ressourcen-Verbrauch spielen trotz der anhaltenden Klimakrise dabei scheinbar keine Rolle. Umso mehr betont aber der VDA, dass die geforderten milliardenschweren Subventionen als ein Beitrag zur „europäischen Solidarität“ zu verstehen seien, nachdem die deutsche Automobilproduktion in ihrem Lieferkettenverbund zahlreiche europäische Werke mit einbeziehe, und somit deutsche Autokäufer Fabriken im europäischen Ausland mitfinanziere.

Die Automobilkonzerne denken dabei allerdings nicht etwa an eine erweiterte Stimulierung des schwerfälligen Absatzes von, zumindest betriebstechnisch, klimaneutralen Elektrofahrzeugen. Ihre Forderung nach staatlichen Mitteln bezieht sich grundsätzlich auf alle Antriebsarten, auf Diesel, Benziner, Hybride und auch Elektroautos. Die drei zuerst genannten Antriebsarten bestimmen nach wie vor das Gros deutscher Automobil- Produktion. Hierzu Herbert Diess, der Vorstandsvorsitzende von VW: „Wir brauchen die Prämie unabhängig von der Antriebsart, für das gesamte Produktangebot.“

Auch Daimler-Vorstandschef Ola Källenius plädiert in der Auseinandersetzung um

Industrieförderung versus Ankurbelung der Massennachfrage für „die Ankurbelung der Wirtschaft“; komplizierte Detailfestlegungen seien da nur hinderlich. Das Handelsblatt erinnert an die ursprüngliche „ Abwrackprämie“, die infolge der Finanzkrise 2009 als ein über Steuergelder finanziertes Krisenprogramm ihren Ursprung fand. Die Prämie nutzte vor allem Anbietern preisgünstiger Kleinwagen, die häufig aus dem benachbarten Ausland kamen. Der Marktanteil ausländischer Autobauer stieg damals sprunghaft an, um fast elf Prozentpunkte auf rund 55 Prozent. Der Nutzen für die Umwelt war ebenfalls fragwürdig. **Und dennoch dient sie im Zeichen der Corona-Pandemie offensichtlich als Vorbild für das erneute Ansinnen von Volkswagen, Audi, Daimler- Benz und BMW, staatliche Gelder zu organisieren.**

In einer kürzlich veröffentlichten DIW-Studie, so das Handelsblatt, habe die damalige Abwrackprämie, die offiziell „Umweltprämie“ hieß, ihren Namen nicht verdient. Die Bedingungen für die Gewährung seine damals nicht an ehrgeizige Emissionsgrenzwerte gekoppelt gewesen.

„Tatsächlich erfüllten alle nach 2005 produzierten Autos die Anforderungen, sodass die Anschaffung fast aller erhältlichen Modelle gefördert wurde“, heißt es in der DIW-Studie. **Daher habe die Abwrackprämie zu weitaus geringeren Emissionsminderungen geführt als vergleichbare Programme in anderen EU-Ländern.**

Letzten Endes wurde infolge der „Abwrackprämie“ nach der Finanzkrise kaum ein Auto mehr verkauft. Viele Käufer hatten ihre Anschaffung einfach ein paar Jahre vorgezogen, die Prämie dankend mitgenommen. Die Verkäufe gingen ein Jahr nach dem Kaufrausch deutlich zurück. Erst im Jahr 2012 hatte sich der Markt von der staatlichen Intervention erholt.

Faktisch erlebte der Autoabsatz in der noch andauernden Corona-Pandemie-Phase der eingeschränkten „Kauffreiheit“ einen Einbruch. Die Automobil-Verkäufe sind in Europa in den ersten drei Monaten des Jahres branchenweit um fast ein Viertel eingebrochen. Das zweite Quartal dürfte auf gleichem Niveau verweilen. **Weltmarktführer Volkswagen rechnet sogar mit einem Verlust.** Nur eine Kaufprämie, so argumentieren die Konzernmanager der Branche, könne jetzt noch verhindern, **dass sich die neu produzierten Autos nicht auf den Werksparkplätzen stapeln und zu Arbeitsplatzverlusten führen.**

Der jüngsten Konjunkturumfrage des ifo-Instituts zufolge verschlechtert sich die Geschäftslage der deutschen Automobilbranche dramatisch:

Demnach stürzte der Index zum aktuellen Geschäft im April auf minus 85,4 Punkte, von minus 13,2 Punkten im März. Das war der größte Absturz und der tiefste Wert, seitdem diese Zahlen für das wiedervereinigte Deutschland erhoben werden. In der Finanzkrise war dieser Index im April 2009 auf minus 82,9 Punkte gefallen.

Nach den Worten des Leiters der ifo Befragungen, Klaus Wohlrab, hat die Umfrage noch nie so schlechte Zahlen für diese Schlüsselbranche ermittelt. „Der Auftragsbestand verschlechterte sich weiter. Der Index fiel im April auf minus 76,7

Punkte, nach minus 10,1 im März. Parallel füllten sich die Lagebestände deutlich. Der entsprechende Index stieg auf plus 40,5 Punkte, nach plus 14,6 im März. Die Kapazitätsauslastung stürzte ab auf 45 Prozent. Das ist ebenfalls der tiefste Stand seit der Wiedervereinigung.“

## **Absatzförderungen für die Autoindustrie sind ein rückwärtsgewandter Affront gegen Verkehrswende und sozial-ökologischen Umbau der Wirtschaft**

Der nicht geleistete Beitrag des Automobilverkehrs zur Reduzierung der Luftverschmutzung und zur Realisierung der Klimaziele kann belegbar als Ausdruck sozial-ökologischer Verantwortungslosigkeit gegenüber heutigen und kommenden Generationen bezeichnet werden. Eine drastische Reduktion der Schadstoffemissionen rückt hinsichtlich des ausschließlich profitgesteuerten Ansinnens der Autokonzerne das Klimaziel in noch weitere Ferne.

So kritisiert etwa Lobbycontrol den Autogipfel (Autokonzerne und Bundesregierung) als unausgewogen besetzt. Milliarden schwere Konjunkturpakete sollten nicht in derart exklusiven Runden ausgeklüngelt werden. Bei der Verteilung von Steuergeldern sollte nicht der beste Zugang zur Bundesregierung ausschlaggebend sein. Nicht nur die unmittelbaren Profiteure von Hilfen sollten mitreden, sondern auch VertreterInnen von konkurrierenden Interessen und solche, die die Gemeinwohl-Perspektive vertreten. An Gesprächen über Hilfen für die Autobranche beispielsweise sollten auch Umweltverbände und ExpertInnen für zukunftsfähige Mobilität teilnehmen. Bis zur Corona-Krise wäre schon klar belegbar gewesen, dass sich die Autoindustrie wandeln müsse, um klimaverträglich zu produzieren und Arbeitsplätze zukunftsfest zu machen. [Es wäre fatal, wenn die Konzerne jetzt die Krise dafür nutzen, sich dieser Anforderung nicht mehr zu stellen.](#)

Auf die Frage nach einer Finanzierung der gegenwärtigen Absatzrückgänge durch Konzernrücklagen bzw. einer Kürzung der Dividende zeigen die Konzern-Chefs wenig Bereitschaft, einen eigenen Beitrag zu leisten. VW-Chef Herbert Diess erklärte hierzu in einem Interview, VW habe mit ungefähr 20 Milliarden Euro einen der höchsten Gewinne der Geschichte eingefahren. Daher stehe man auch bei Aktionären und Mitarbeitern in der Schuld, dieses Geld zu verteilen. Die Kürzung von Boni oder Dividenden werde deshalb lediglich „als letztes Mittel“ geprüft (1, 2).

Das neue Mitglied im Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung („Wirtschaftsweise“), Monika Schnitzer, hat sich ebenfalls gegen staatliche Kaufprämien für alle Neuwagen ausgesprochen. „Das ist purer Lobbyismus, genauso wie die Forderung, nun Abstriche bei Umweltauflagen zu machen“, Die Wirtschaftsweise gibt zu bedenken, die Prämien würden auch genutzt, um ausländische Automobilmarken zu kaufen. So sei es „zumindest beim letzten Abwrackprogramm in der Finanzkrise“ gewesen.

Gerade die Autoindustrie hat aus Sicht von Schnitzler lange „wichtige Trends wie die E-Mobilität und die Wasserstofftechnologie verschlafen“. Somit könne die Corona-Pandemie nicht als Anlaß benutzt werden, um das alte Geschäftsmodell auf viele weitere Jahre zu zementieren. Sie könne sich für die Autoindustrie grundsätzlich aber

schon eine Kombination von Kaufprämien zum Beispiel für Elektroautos, verbunden mit Investitionen in Ladeinfrastrukturen vorstellen. Bedenklich wäre allerdings eine Überlastung der künftigen Generationen durch staatliche Corona-Hilfsprogramme. Diese seien ohnehin schon durch die Folgen des Klimawandels und durch den demografischen Wandel belastet.

Der Vorstand des Bundesverbands Verbraucherzentrale, Klaus Müller, äußert sich ebenfalls kritisch zur Neuauflage einer erneuten „Abwrackprämie“: „Wir brauchen keine Abwrackprämie 2.0, die Verbrenner fördert und funktionstüchtige Autos zum Wegwerfartikel macht. Bund und Länder müssen zukunftsgerichtet handeln und umweltverträgliche Mobilität fördern.“

Müller betonte, die Politik dürfe auf Drängen der Autoindustrie nicht in alte Muster verfallen. Eine Kaufförderung müsse die klimapolitischen Ziele Deutschlands und der EU unterstützen. „Wenn es neue Subventionen geben soll, dann dürfen nur besonders klimaverträgliche Fahrzeuge wie Elektroautos eine Förderung erhalten.“

Sein Verband unterstütze die Forderung einer Mobilprämie und schlage vor, dass auch Menschen von einer Förderung profitieren sollten, die ihr Auto mit anderen teilen oder ohne Auto leben, dafür aber das Rad, den öffentlichen Nahverkehr oder Carsharing-Angebote nutzen. Luisa Neubauer von der Klimabewegung „Fridays for Future“ bezeichnete eine Kaufprämie als „maximal unverantwortliche Idee – ökologisch, aber auch ökonomisch“. Eine Entscheidung zugunsten solcher Zuschüsse könne nur fallen, „wenn die Bundesregierung sich von ihrer Verantwortung von jungen und zukünftigen Generationen verabschiedet“, sagte Neubauer. „Der Autogipfel ist jetzt ein Richtungsgipfel, der offenlegt, wie ernst der Kanzlerin eine klimaverträgliche, nachhaltige und gerechte Corona-politik tatsächlich ist.“

Auch führende SPD-Politiker wiesen die Forderungen der Autoindustrie zurück und forderten die Konzerne auf, zuerst auf ihre „satten Gewinne der vergangenen Jahre zurück[zugreifen“, bevor sie nach Steuermitteln riefen.

Gewerkschaftsforderungen nach allgemeinen, den Lohnabhängigen zugutekommenden Konjunkturmaßnahmen – etwa nach Konsumgutscheinen –, wie sie zuletzt von Verdi-Chef Frank Werneke vorgeschlagen wurden, erteilt der Lobbyverband VDA eine Absage: Sie böten eine „pauschale Lösung“, die man ablehne, weil die Industriezweige „unterschiedlich stark“ von der Krise betroffen seien. Selbst laut optimistischen Prognosen müsse die deutsche Autobranche in diesem Jahr „ein Minus von mindestens 20 Prozent“ beim Absatz verkraften, Jeder Euro, der schnellstmöglich in Kaufprämien für neue Autos „investiert“ werde, werde sich „nach wenigen Monaten mehr als rechnen“.

## **Konversion - Ausbau einer bedarfsgerechten Mobilität**

Beim Petersberger Klima-Dialog Ende April hatte sich Angela Merkel zu den Zielen der EU und Deutschlands im Kampf gegen die globale Erwärmung bekannt. Zur Überraschung vieler kündigte die Kanzlerin sogar an, man unterstütze auch eine Verschärfung der Klimaziele in der EU: Statt um 40 Prozent soll der CO<sub>2</sub>-Ausstoß nun um 50 bis 55 Prozent bis 2030 reduziert werden. Wieso sollte die Regierung unter diesen Umständen den Absatz von Autos mit Kaufprämien fördern, die zu diesem

Zeitpunkt noch auf den Straßen sein werden und damit diesen Zielen zuwiderlaufen?

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege wendet sich unmissverständlich gegen eine einseitige Absatzförderungs-Prämie: „Diese Wirtschaftskrise trifft den gesamten motorisierten Verkehr, auch den Öffentlichen Personenverkehr.“ Benötigt würde diesmal eine Mobilitätsprämie, „... die den Verbrauchern die Wahl und die freie Entscheidung überlässt zwischen einem neuen Auto und der Investition in klimafreundliche Verkehrsmittel. Wer will, kann sich mit dieser staatlichen Förderung Autos für den Öffentlichen Personenverkehr kaufen oder auch Elektro-Bikes. Mit einer Mobilitätsprämie stellt die Bundesregierung sicher, dass der Kampf gegen die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Krise nicht die Klimakrise verschärft.“

Im Gegenzug zu Steuergeld-finanzierten Kaufanreizen müssten zumindest die bestehenden umweltschädlichen Subventionen reduziert werden. Das Umweltbundesamt weist immer wieder darauf hin, dass die Steuervergünstigung schwere Fahrzeuge und Vielfahrer begünstigt und daher unterm Strich nicht zu einer CO<sub>2</sub>-Reduktion führe. Gerade diese Subvention sei eine der Ursachen für die hohe Stickoxid-Belastung in deutschen Innenstädten. Nicht einmal industriepolitisch habe sich die jahrzehntelange Subventionierung um 21,9 Cent pro Liter ausgezahlt. Im Gegenteil verleite sie deutsche Autokonzerne zum Festhalten an alten Technologien.

Der ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork betonte: „Durch Corona hat sich das Leben fast aller Menschen schlagartig geändert. Sie stehen jetzt vor der Entscheidung, wie sie ihre Mobilität nach Corona neu organisieren. Das Horrorszenario wäre, wenn jetzt wirklich alle ins Auto steigen, denn dann bricht der Verkehr in Deutschland zusammen. Der Zeitpunkt jetzt ist eine riesige Chance für die Bundesregierung, Deutschland für einen intelligenten Verkehrsmix zu begeistern!“

In einer gemeinsamen Erklärung **„Konversion statt Rezepte von gestern!“** legen Persönlichkeiten aus Mobilitätsinitiativen einen Maßnahmenkatalog zur Planung bedarfsgerechter Mobilität mit Bus und Bahn in Stadt und Land vor. Durch die geplante Fortsetzung des bisherigen Verkehrsmarkt-Ordnung mit Vorfahrtsregel für den Automobilverkehr droht ein neuer und rücksichtsloser Dreh an der Spirale der Motorisierung, des Ressourcenverbrauchs und der Schadstoffemission. Mittels Subventionen, Deregulierung von Sicherheit, von Arbeits-, Klima- und Umweltstandards steuert der Kernbereich der deutschen Industrie gegen die Senkung von Schadstoffen aus dem motorisierten Individualverkehr gegen die Anforderungen an Mobilität von heute.

Wie lange wird die (auf Eis gelegte) ungehemmte Forderung nach Subventionen für die Automobilwirtschaft noch bestehen bleiben? Das Eis dürfte bald schmelzen, die Sommertage werden bald wärmer...

