

Positionspapier

Autokaufprämien helfen weder dem Klima noch der Konjunktur



FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IM NIEDERSÄCHSISCHEN LANDTAG – Mai 2020

Imke Byl, Sprecherin für Umwelt und Klimaschutz &

Detlev Schulz-Hendel, Sprecher für Wirtschaft und Verkehr

Weshalb neue Autokaufprämien weder fürs Klima noch für die Wirtschaft sinnvoll sind!

Die Autoindustrie ist unbestreitbar in Deutschland und insbesondere auch in Niedersachsen ein Wirtschaftssektor mit massiver Bedeutung für Hunderttausende von Arbeitsplätzen, in der Produktion wie auch in zahlreichen Zuliefererbetrieben. Die Krise in der Automobilindustrie ist aber bereits vor der Corona-Krise entstanden. Diese Krise verschärft sich nun. Es besteht derzeit auch unabhängig von der Corona-Krise eine große Verunsicherung, welche Marktentwicklungen eintreten werden und ob Arbeitsplätze gesichert werden können. Klar ist aber, dass sich die Branche grundlegend ändern muss. Um aktuell durch die Corona-Krise zu kommen, hilft der Staat der Automobilbranche über das Kurzarbeitergeld. Dieses Instrument hat sich bewährt, auch schon in der Weltwirtschaftskrise.

Doch um dauerhaft krisenfest zu werden, müssen die Automobilbranche und der Staat endlich den Aufbruch in die nachhaltige Mobilität schaffen. Es ist daher völlig kontraproduktiv, jetzt erneut Verbrennungsmotoren zu fördern oder Kaufanreize für Elektroautos über die schon bestehenden Prämien hinaus zu erhöhen.

Alle jetzt notwendigen Konjunkturmaßnahmen bieten eine große Chance für die dringend notwendige ökologische Wende, wenn wir hierbei die richtige Richtung nehmen und endlich alle Mobilitätsbereiche einschließen. **Die Forderung der Automobilindustrie nach einer zusätzlichen durch Steuergelder finanzierten Kaufprämie ist abzulehnen und stößt zu Recht auf breite Kritik.**

Die Abwrackprämie 2009 hat deutlich gemacht, dass pauschale Kaufprämien keine Lösung für die Probleme in der Automobilindustrie sind. Die Prämie hat ökonomische Werte vernichtet und vor allem ausländischen Herstellern von besonders günstigen Kleinwagen geholfen. Die Zulassungen in Deutschland stiegen von 3,1 Millionen Euro in 2008 auf 3,8 Millionen Euro in 2009 und fielen dann auf 2,9 Millionen Autos in 2010 zurück. Das macht deutlich, dass eine Kaufprämie nur zu vorgezogenen Käufen führt. **Auch vor diesem Hintergrund lehnen Expert*innen und viele Akteur*innen vom Kieler Wirtschaftsinstitut bis zur Deutschen Bank eine neue Autokaufprämie ab.** Eine neue Kaufprämie verhindert sowohl die notwendige Verkehrswende als auch die notwendige Transformation der Autoindustrie und gefährdet somit auch die Arbeitsplätze der Zukunft. Viele Gründe sprechen gegen dieses falsche Instrument.

- **Mitnahmeeffekte:** Kaufentscheidungen werden allenfalls durch eine Prämie zeitlich etwas vorgezogen. Die Prämien sind damit vor allem Mitnahmeeffekte für Menschen, die sich grundsätzlich überhaupt leisten können, ein Auto zu erwerben, und das sowieso vorhatten. Dieses Vorziehen von Kaufentscheidungen kostet Millionen Steuergelder ohne einen nachhaltigen Effekt zu erzielen. Im Gegenteil wird der Absatz danach voraussichtlich entsprechend sinken - diejenigen, die sich mit der Prämie ein neues Auto gekauft haben, werden das ein paar Monate später nicht

wieder tun. Wir verschieben die Absatzkrise also bloß nach hinten, das aber mit riesigen Summen von Steuergeldern und einer ökonomisch sowie ökologisch unsinnigen Verschrottungswelle.

- **Kein Steuergeld bei Manager-Boni und Dividenden:** Staatliche Hilfen sind keine Selbstverständlichkeit und dürfen nur an Unternehmen gehen, die auch verantwortungsvoll handeln. Unternehmen, die Steuerschlupflöcher nutzen, sind davon ausgeschlossen. Genauso Unternehmen, die an ihre Aktionär*innen weiterhin Dividenden ausschütten oder ihren Manager*innen trotz Krise Boni zahlen. Es ist nicht legitim, dass Konzerne wie Volkswagen Staatshilfe wie das Kurzarbeitergeld annehmen und gleichzeitig Dividende und Erfolgsboni zahlen. Allein mit einem Verzicht auf die Dividende für 2019 in der vorgeschlagenen Höhe von mehr als 3 Milliarden Euro kann VW selbst Preisnachlässe und Kaufprämien in beachtlicher Höhe finanzieren, wenn man dies für notwendig hält.
- **Gibt es schon und hilft trotzdem nicht:** Es gibt bereits über Steuergeld finanzierte Kaufprämien für Elektroautos, die gerade sogar nochmal erhöht wurden. Bis zu 6.000 Euro, hälftig finanziert jeweils vom Staat und den Konzernen selbst. Elektroautos werden aber weiterhin schlecht angenommen, da viele Menschen Sorge vor schlechter Ladeinfrastruktur, zu geringer Reichweite und fehlenden Recyclingmöglichkeiten haben. Das Problem löst man nicht, indem man einfach die Prämien immer weiter erhöht. Eine noch weiter erhöhte e-Auto-Prämie wird darüber hinaus vor allem zur Konkurrenz fließen, denn die deutschen Hersteller haben nur wenige e-Modelle zur Auswahl und bei diesen auch schon vor Corona Lieferschwierigkeiten und lange Wartezeiten.
- **Globaler Markt:** Hauptabsatzmarkt für Volkswagen und Co. ist nicht Deutschland, sondern China und die USA. In China ist der Lockdown beendet, der Markt könnte sich eher bald erholen. Die Stützkraft deutscher Kaufkraft oder einer deutschen Abwrackprämie ist in jedem Fall sehr begrenzt.
- **Abhängigkeit und Legitimation:** An der Automobilbranche hängen in Niedersachsen und Deutschland viele Arbeitsplätze. Ziel guter Wirtschaftspolitik muss sein, unseren Wohlstand auf breitere Füße zu stellen. Doch obwohl gerade andere Branchen deutlich stärker durch die Corona-Maßnahmen betroffen sind, sollen diese leer ausgehen und stattdessen explizit für die Autobranche Millionen- oder gar Milliardenbeträge ausgeschüttet werden. Das ist das genaue Gegenteil der nötigen Diversifizierung der Wirtschaft. Im Gegensatz zu Gastronomie, Tourismus und Co. wird die Automobilbranche von **Nachholeffekten** profitieren können, da viele Menschen den Autokauf bloß verschieben. Eine derart hohe spezifische Subventionierung und Bevorzugung einer bestimmten Branche, auch einer Schlüsselindustrie, bedarf einer sehr guten Begründung. Diese gibt es aber nicht bei einer Maßnahme wie der Kaufprämie, die bei hohem Finanzeinsatz nur geringe Wirkung entfaltet.
- **Abwrackprämie Teil des Problems statt Teil der Lösung:** Die deutsche Automobilbranche war auch schon vor Corona in der Krise. Deutsche Autobauer haben den technologischen Wandel komplett verpasst; auch, da sie sich in der Vergangenheit immer auf einen sie protegierenden Staat und eine dementsprechend starke Autolobby verlassen konnten. Besonders extrem hat sich dies bei der kriminellen Betrugssoftware gezeigt, mit der Konzerne Staat und Kund*innen betrogen und die Arbeitsplätze ihrer eigenen Mitarbeiter*innen gefährdet haben. Die Abwrackprämie 1.0 hat ihr Übriges dazu beigetragen, dass die deutsche Automobilindustrie den technologischen Anschluss und Vorsprung verloren hat. Diese Krise lösen wir jedoch nicht, indem die Bundesregierung alte Fehler wiederholt und schon wieder Kaufprämien auslobt. Stattdessen müssen wir den technologischen Wandel stärken und die Branche zukunftsfähig aufstellen.
- **Klimakrise:** Wir lösen die eine Krise nicht, indem wir die andere Krise ignorieren. Gerade der Verkehrssektor hat eine dramatisch schlechte Klimabilanz. Das liegt vor allem an der jahrzehntelangen Bevorzugung der Autobranche. Klimafreundliche Alternativen mussten stattdessen in die Röhre schauen. Doch die riesigen teils sogar steigenden Treibhausgasemissionen

können die Landes- und Bundesregierung nicht immer weiter aussitzen. Das Geld wird dringend für die Mobilitätswende und die Ertüchtigung des Rad- und Fußverkehrs sowie der Busse und Bahnen gebraucht. Kaufprämien für Autos stehen diesem Ziel völlig entgegen.

- **Verbrenner:** Im Jahr 2020 tatsächlich noch darüber zu diskutieren, Kaufprämien auch für Verbrenner zu zahlen, ist noch absurder und ignoriert die realen Herausforderungen. Die jetzt geförderten Autos werden auch in zehn, zwanzig Jahren noch auf unseren Straßen fahren. Die niedersächsische Landes- und Bundesregierung müssen sich endlich der Notwendigkeit stellen, innerhalb weniger Jahre die Treibhausgasemissionen auf null zu senken. Dazu muss der Staat dringend dafür sorgen, dass die Menschen mehr Möglichkeiten haben, sich überhaupt klimafreundlich verhalten zu können. Durch Steuergeld finanzierte Kaufprämien für Verbrenner konterkarieren alle Klimaziele und verhindern die notwendige technologische Entwicklung der deutschen Branche völlig.
- **Industrie- und Verkehrspolitik gehören zusammen:** Ziel ist es, den Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr im öffentlichen Raum deutlich aufzuwerten und den Bestand an Privat-Pkw deutlich zu reduzieren. Dies ist nicht nur klimapolitisch absolut notwendig. Die bisherige Konzentration auf den motorisierten Individualverkehr (Privat-Pkws) führt zu großen sozialen Ungerechtigkeiten. Menschen, die sich kein Auto leisten können oder aus bestimmten Gründen wie Alter oder Krankheit nicht fahren dürfen, werden komplett ausgeschlossen. Auch Ziele der Verkehrssicherheit, der menschen- und kindergerechten Stadt, Gesundheitsförderung und sauberer Luft erfordern eine neue verkehrspolitische Schwerpunktsetzung. Millionen Euro an Steuergeld in eine Kaufprämie für Privat-Pkws zu investieren, wiederholt alte Fehler und macht eine Kursänderung immer unwahrscheinlicher. Das ist grob fahrlässig und keine seriöse Wirtschaftspolitik.
- **Unsozial:** Wer kann sich überhaupt leisten, ein Auto zu kaufen? Und dann auch noch einen Neuwagen? Bei dieser Maßnahme werden genau die Menschen komplett ausgeschlossen, die eigentlich besonders Unterstützung bräuchten. Autoprämien sind eine Maßnahme für Besserverdiener*innen, finanziert durch das Steuergeld aller. Und das in Zeiten, in denen soziale Ungleichheiten besonders schwer ins Gewicht fallen, die Not bei vielen Menschen besonders groß ist und wir auf absehbare Zeit wenig Geld zur Verfügung haben werden, um soziale Ungleichheiten über staatliche Mittel besser auszugleichen. Noch deutlicher wird dieser Effekt, wenn die Prämie unabhängig von Größe und Kosten des Autos gezahlt werden soll und nach oben hin nicht gedeckelt wird.
- **Unökologisch:** Funktionstüchtige Autos zu verschrotten ist immer unökologisch. Denn die Herstellung eines Pkw ist sehr ressourcen- und energieaufwändig. Noch Extra-Prämien dafür zu zahlen, dass die Lebensdauer eines Autos verringert und damit die Klima- und Umweltbilanz deutlich verschlechtert wird, ist nicht nachvollziehbar.
- **Mogelpackung Hybride:** Hybridfahrzeuge können klimafreundlicher sein als ‚normale‘ Verbrenner. Jedoch kommt es hier sehr auf das Nutzer*innenverhalten an. Viele Menschen benutzen ihr Hybridauto vorrangig als Verbrenner und kaum elektrisch. Die realen Verbrauchswerte liegen dadurch drei- bis fünffach so hoch wie die Herstellerangaben. Auch Hybride dürften daher nicht mit Steuergeld-finanzierten Kaufprämien gefördert werden.

Die Menschen werden gerade angesichts der Corona-Krise jetzt nicht massenhaft neue Autos kaufen. Und das ist auch gut so. Eine Kaufprämie über die bestehende für Elektroautos hinaus setzt die falschen industriepolitischen Anreize und steht den Zielen des Klimaschutzes entgegen. Eine Kaufprämie auch für Verbrennungsmotoren bremst die notwendige Weiterentwicklung von alternativen Antrieben aus. Eine Kaufprämie fokussiert nur einen Bereich des Verkehrssektors und blendet andere wichtige Verkehrsträger wie den ÖPNV, das Fahrrad und das Car-Sharing völlig aus.

Stattdessen Klimakrise ernstnehmen und gleichzeitig wirtschaftlich handeln!

- **Transformation endlich anpacken, Zukunftsbündnis gründen:** Gerade, weil an der deutschen Automobilbranche viele Arbeitsplätze hängen, darf die notwendige Transformation des Verkehrssektors und der Autoindustrie nicht immer weiter verschoben. Stattdessen brauchen wir ein Zukunftsbündnis zusammen mit den Unternehmen, Gewerkschaften und Umweltverbänden, um aus der Rezession zu kommen, die sozial-ökologische Transformation und den damit einhergehenden Strukturwandel proaktiv und konstruktiv anzugehen und die Arbeitsplätze zukunftsfest und klimaverträglich aufzustellen.
- **Beide Krisen angehen:** Staatliche Hilfen an Unternehmen müssen dem staatlichen Ziel der Begrenzung der Klimakrise entsprechen. Denn beiden Krisen muss entschieden begegnet werden. Das heißt, dass staatliche Konjunkturlösungen nur für Unternehmen und Konzerne gezahlt werden dürfen, die klare ökologische und soziale Kriterien erfüllen und sich über einen Klimavertrag zum klimagerechten Umbau und der drastischen Senkung ihrer Treibhausgasemissionen verpflichten. So bringen wir die Wirtschaft in Schwung und begegnen gleichzeitig den notwendigen Transformationsprozessen.
- **Vielseitigkeit stärken und Industrieverhinderungspolitik beenden:** Um die Wirtschaft und die Grundlagen unseres Wohlstands weiter zu diversifizieren und damit die Abhängigkeit von der Automobilbranche zu verringern, müssen wir die vielen wichtigen Branchen in Niedersachsen stärken. Dazu braucht es ein breit angelegtes Konjunkturprogramm, das den sozial-ökologischen Wandel vorantreibt und die Wirtschaft wieder in Schwung bringt. Ein besonders wichtiger Bereich für das Energiewendeland Nr. 1 ist die Wind- und Solarbranche. Durch die desaströse Energiepolitik der schwarz-roten Bundesregierung sind hier bereits viele tausend wertvolle und zukunftsfähige Arbeitsplätze zerstört worden. Industrie-Verhinderungsmaßnahmen wie der Solardeckel und die Sonnensteuer sowie neue hohe Mindestabstände für die Windenergie gehören sofort abgeschafft. Investitionen in die Energie- und Wärmewende, in den klimafreundlichen Umbau der Landwirtschaft und den nachhaltigen Tourismus schaffen und sichern zukunftsfeste Arbeitsplätze und bringen uns auf den richtigen Kurs.
- **Alternativen schaffen:** Die Mobilitätswende ist unverzichtbarer Bestandteil zur Erfüllung des Klimavertrages von Paris. Wir müssen die Abhängigkeit vom Auto reduzieren und endlich alle Mobilitätsbereiche, die zur Mobilitätswende beitragen, stärken. Wir wollen die vielen Menschen unterstützen, die sich kein eigenes Auto leisten können oder aus Verantwortung zu unseren Lebensgrundlagen und ihren Kindern und Enkelkindern auf ein eigenes Auto verzichten. Daher wollen wir deutlich in den öffentlichen Nahverkehr und den Rad- und Fußverkehr investieren. Die Autos, die nicht so einfach ersetzbar sind, wollen wir elektrifizieren und so mit Erneuerbare Energie versorgen.
- **E-Mobilität fördern, aber richtig:** Um den Verkauf von Elektroautos und damit die Elektrifizierung des Massenmarktes voranzubringen, lösen wir die Probleme an der Wurzel. Wir fördern daher mit Solarenergie gespeiste private Ladepunkte und bauen auch die öffentliche Ladesäuleninfrastruktur deutlich aus. Durch die Schaffung und Stärkung von Recyclingverfahren in Deutschland unterstützen wir nachhaltige Produktionsprozesse und steigern die Akzeptanz.
- **Forschung stärken:** Um die notwendige Transformation der Automobilindustrie zu unterstützen, stärken wir die Forschung und Entwicklung. Wir wollen Vorreiter sein in der e-Mobilität und bei der Energie- und Ressourceneffizienz. Auch Brennstoffzellen für Nutzfahrzeuge im Schwerlastverkehr und beispielsweise bei Feuerwehrfahrzeugen sowie verstärktes Umsatteln auf Mobilitätsdienstleistungen sind Bereiche, die es stärker in den Blick zu nehmen gilt.