

Autoförderung in der Krise – aber nur zugunsten der E-Mobilität

Edmund Budrich

Bundestag und Bundesrat haben am 29.6.2020 ein Konjunkturpaket verabschiedet. Es soll den Folgen der Corona-Krise entgegenwirken. Neben vielen anderen Maßnahmen enthält das Paket eine Förderung der E-Mobilität in Form einer Prämie beim Kauf eines E-Autos.

Keine Prämie wird für den Kauf von Autos mit Verbrennungsmotor versprochen.

Diese ungleiche Behandlung führte zu einer heftigen Diskussion.

Mit ihrer Entscheidung hat die Bundesregierung ihre Politik der E-Mobilität erneut bestätigt, die sie über mehr als ein Jahrzehnt, durch drei Legislaturperioden hindurch und in unterschiedlichen Koalitionen, verfolgt hat.

Der Originaltext zum Konjunkturpaket:

(Website des Bundesfinanzministeriums)

Ein umfassendes Zukunftspaket im Volumen von 50 Milliarden Euro soll dafür sorgen, dass die Modernisierung des Landes aktiv vorangetrieben wird und Deutschland gestärkt aus der Krise hervorgeht. Dazu zählen zahlreiche Maßnahmen in verschiedenen Zukunftsfeldern.

Um nachhaltige Mobilität zu fördern, beinhaltet das Zukunftspaket zahlreiche Maßnahmen für die Mobilitätswende. Es zielt darauf, den Strukturwandel der Automobilindustrie zu begleiten und dazu beizutragen, dass zukunftsfähige Wertschöpfungsketten aufgebaut werden. Dazu gehören unter anderem folgende Weichenstellungen:



Edmund Budrich
Mitherausgeber und Redakteur von GWP

Als „Innovationsprämie“ verdoppelt der Bund seinen Anteil am Umweltbonus befristet bis 31.12.2021. Beim Kauf eines E-Fahrzeugs mit einem Listenpreis von bis zu 40.000 Euro steigt damit die Förderung des Bundes von 3.000 auf 6.000 Euro.

<https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Themen/Schlaglichter/Corona/corona.html>

Die Problemdarstellung in der FAZ deutet die Konfliktlinien an

Nach kontroverser Diskussion hat die Bundesregierung die Autokaufprämien auf Elektrofahrzeuge beschränkt. Beim Erwerb neuer Diesel- und Benzinautos können Autofahrer also nicht mit Zuschüssen rechnen – allenfalls mit Rabatten der Hersteller und einer Verbilligung durch die abgesenkte Mehrwertsteuer. Das Programm bleibt damit hinter den Hoffnungen vieler *Autofahrer* und der *Automobilbranche* zurück. Sie waren durch die *Unionsminister* sowie die *Ministerpräsidenten Bayerns, Niedersachsens und Baden-Württembergs* gestützt worden, die sich aber gegen die SPD nicht durchsetzen konnten, die eine Förderung der Verbrenner ablehnte. *Grüne* und *Umweltverbände* hießen am Donnerstag die Konzentration auf die E-Mobilität gut.

<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/corona-konjunkturpaket-der-bundesregierung-geld-nur-fuer-e-autos-16800836.html>

Hier Schlaglichter der Vorgeschichte bis 2020:

2010. Die Bundesregierung setzt sich für die Elektromobilität ein: Das Millio-nenziel.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi):

Die Strategie zur Elektromobilität wird auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung von Industrie und Bundesregierung vom 3. Mai 2010 konsequent weiterverfolgt. Unser Ziel ist es, eine Million Elektrofahrzeuge bis 2020 und sechs Millionen bis 2030 auf die Straße zu bringen... Im Rahmen des Nationalen Entwicklungsplans werden wir den Ausbau der Elektromobilität konsequent vorantreiben und die Voraussetzungen für eine schnelle Marktdurchdringung schaffen.

https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Downloads/E/energiekonzept-2010.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Im Juni 2013 veröffentlicht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) „Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)“ mit u.a. folgenden Kernbotschaften:

Systemwandel aktiv gestalten

Die schrittweise Änderung der Energieträgerbasis im Verkehr und die Steigerung der Energieeffizienz durch innovative Technologien muss bereits heute organisiert und umgesetzt werden. Die Schnittstellen zwischen Verkehrs- und Energiefragen sollten optimiert und Markteintrittsbarrieren beseitigt werden. Gemeinsam mit den Unternehmen sind hier Maßnahmen für die Wettbewerbsfähigkeit neuer Marktteilnehmer, etwa im Bereich der Elektromobilität, zu entwickeln...

...

Neue Antriebstechnologien werden eine kontinuierlich wachsende Rolle im Markt spielen. Derzeit befinden wir uns, entgegen Hoffnungen in der Öffentlichkeit, in einer durchaus schwierigen Marktvorbereitungsphase. Den Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen derzeit teilweise noch hohe technische Risiken und wirtschaftliche Markteintrittshürden entgegen, auch im Hinblick

auf die notwendige Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Hier muss ein stärkeres Nachdenken erfolgen, wie der Systemwandel effektiver und schneller durchgeführt werden kann, ohne wirtschaftliche Aspekte aus den Augen zu verlieren.

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/mks-strategie-final.pdf?__blob=publicationFile

2020: Die Bundesregierung verfolgt weiter das Ziel der Elektromobilität u.a. mit dem Umweltbonus zu einem Zeitpunkt, als die Coronakrise noch nicht existierte.

„Um die Klimaziele 2030 zu schaffen, müssen in Deutschland sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein. Deshalb wurde im Rahmen der Konzierten Aktion Mobilität am 4. November 2019 beschlossen, den vor drei Jahren eingeführten Umweltbonus bis Ende 2025 zu verlängern und deutlich zu erhöhen.“

Der Umweltbonus ist ein gemeinsamer Beitrag von Bundesregierung und Industrie, mit dem der Absatz von - sowohl neuen als auch jungen gebrauchten - elektrisch betriebenen Fahrzeugen gestärkt werden soll. Die Maßnahme ist zudem eine Antwort auf die steigenden Anforderungen an Klimaschutz und Luftreinhaltung.

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/umweltbonus-1692646>

Mit dem Konjunkturpaket von 2020 sind die Würfel (zumindest zunächst) gefallen. Die Politik hat sich für den Schutz des Klimas entschieden, also für die Förderung der Elektromobilität, sprich E-Autos, und gegen Autos mit Verbrennungsmotor, die nicht durch Kaufprämien gefördert werden. Die Diskussion:

Die Wirtschaftsweisen lehnen Kaufprämien überhaupt ab (Vor der Verabschiedung des Pakets)

Um der deutschen Wirtschaft in der Corona-Krise wieder auf die Beine zu helfen, setzen die fünf Wirtschaftsweisen auf eine Energiepreisreform und eine stärkere Digitalisierung. Die derzeit diskutierte Kaufprämie für Autos lehnt der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung indes ab. Die Regierung dürfe dem Druck einzelner Branchen nicht nachgeben, schreiben die Experten in einem Beitrag für die «Süddeutsche Zeitung» Solche Projekte würden die tendenziell bestehenden Strukturen verfestigen, ohne eine durchschlagende konjunkturelle Wirkung zu erzielen.

https://efahrer.chip.de/news/wirtschaftsweisen-lehnen-kaufpraemie-fuer-autos-ab-das-empfehlen-sie-stattdessen_102383

(Die Website efahrer.chip.de ist das Online-Portal von Chip und Focus online.)

(spiegel) Gegen ungewollte Wirkungen einer Kaufprämie

Die Wirtschaftsweise Schnitzer gab 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“. Da könne die Corona-Pandemie keine Ausrede sein, um das alte Geschäftsmodell auf viele weitere Jahre zu zementieren, sagte das Mitglied des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

Schnitzer kann sich aber grundsätzlich Hilfen für die Autoindustrie vorstellen. „Eine Kombination von Kaufprämien zum Beispiel für Elektroautos, verbunden mit Investitionen in Ladeinfrastrukturen könnte schon sinnvoll sein“. Zugleich warnte sie vor einer Überlastung der künftigen Generationen durch staatliche Corona-Hilfsprogramme. Diese seien ohnehin schon durch die Folgen des Klimawandels und durch den demografischen Wandel belastet. „Wir können sie nicht auch noch mit den Corona-Schulden alleinlassen“, sagte die Ökonomin.

<https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/auto-kaufpraemie-wirtschaftsweise-monika-schnitzer-spricht-von-purem-lobbyismus-a-0910099b-da02-4c58-bebf-af259965fe8>

(blog.betriebsrat) Dr. Helmut Becker, ehemaliges Mitglied des Sachverständigenrates) argumentiert gegen die Kaufprämie u.a. unter Hinweis auf die Lage der Automobilwirtschaft

Zu Jahresbeginn 2020 war die Autoindustrie bereits seit einem Jahr im Konjunkturabschwung, der Zyklus-Höhepunkt wurde im Frühjahr 2019 überschritten; der Export verhinderte dazwischen Schlimmeres. Als Folge davon standen bereits bei Ausbruch des Corona-Lockdowns im Februar 2020 eine halbe Million unverkaufter Automobile im Wert von ca. 15 Mrd. € auf Halde. Viele davon Elektroautos mit Mängeln in der Steuerungselektronik, auch deswegen unverkäuflich. Die Politik lehnt es daher ab, der Autoindustrie beim Abverkauf ihrer Lagerautos behilflich zu sein.

<https://blog.betriebsrat.de/arbeitsmarkt/corona-koenjunkturpaket-keine-kaufanreize-fuer-verbrennungsmotoren/>

Zweifelhafte Expertisen: Deutsche Wissenschaftler rechneten Elektroautos schlecht. EFAHRER zeigt, welche Fehler sie machten.

Elektroautos sollen dreckiger als Diesel sein, hieß es gestern in den Schlagzeilen. Christoph Buchal und Hans-Werner Sinn vom Münchner Wirtschaftsforschungsinstitut ifo hatten nämlich eine Studie vorgestellt, in der sie Elektroautos für eine schlechte Umwelt-Bilanz kritisieren. Die Nachricht verbreitete sich rasend schnell in den deutschen Medien. Doch die Studie ist fehlerbehaftet. Elektroautos könnten womöglich absichtlich „schlechtgerechnet“ worden sein.

So schlägt die ifo-Studie wieder in die gleiche Kerbe wie die ebenfalls viel beachtete „Schweden-Studie“ des Umweltforschungsinstituts IVL aus dem Jahre 2017. Die „Schweden-Studie“ gilt heute als widerlegt, wie das Handelsblatt schreibt.

Sie legte nahe, dass der Akku eines Elektroautos das Klima mit 17,5 Tonnen CO₂ belastet. Die schwedischen Forscher kamen auf ihre Zahl, in dem sie ihrerseits mehrere ältere Studien auswerteten.

Neuere Studien, die Elektroautos und Verbrenner vergleichen, wie die des Fraunhofer Instituts, kommen auf gegenteilige Ergebnisse: Elektroautos seien unterm Strich bis zu 43 Prozent weniger klimaschädlich als Verbrenner.

https://efahrer.cbip.de/news/ifo-institut-rechnet-elektroautos-schlecht-das-sind-die-fehler_10554

(Frankfurter Rundschau) Die Verteidiger der Verbrenner drohen mit Firmenpleiten und Arbeitsplatzverlusten.

Hier der Branchenverband VDA und der MP von Niedersachsen (Heimat von VW) Stephan Weil (SPD): Auch Käufer von 250-PS-Benziner-SUV sollen einen Zuschuss erhalten.

Der Branchenverband VDA argumentierte in einem internen Positionspapier, um die Produktion schnell wieder auslasten zu können, müsse die Nachfrage in allen Fahrzeugsegmenten schnell

wieder anziehen. „Selektive Kaufanreize führen zu (...) asymmetrischer Auslastung. Das gefährdet Arbeitsplätze.“ Zu Deutsch: Auch Käufer von 250-PS-Benziner-SUV sollen einen Zuschuss erhalten.

Zuletzt forderte Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) angesichts der prekären Lage besonders der Zulieferer eine rasche Entscheidung. „Wenn nicht schnell die Nachfrage anspringt, werden viele bald die Bücher zuklappen und sagen: Sorry, das war's.“ Diese Unternehmen hätten weniger finanzielle Reserven als die großen Konzerne. Der VDA hatte jüngst vor einem drastischen Personalabbau bei Zulieferern gewarnt. Es stünden bereits 12 500 Jobs auf der Kippe. Ziehe die Autonachfrage nicht bald an, könnten bis Ende Juli fast zwei Drittel der Firmen Stellen streichen – manche bis zu 40 Prozent

<https://www.fr.de/wirtschaft/corona-andreas-scheuer-wirtschaftskrise-abwrackpraemie-plew-2020-zr-13780128.html>

(automobil-produktion) **Auch der bekannte Autoexperte Dudenhöffer beschwört Entlassungen herauf**

Von Januar bis Ende Mai seien in den inländischen Werken nur noch knapp 1,2 Millionen Autos gebaut worden - 44 Prozent weniger als im Vergleich zum Vorjahr. Weil die Nachfrage in Europa, Afrika und Südamerika schwach bleibe, rechnet Dudenhöffer für das Gesamtjahr mit einem Rückgang der Produktion in Deutschland um 26 Prozent auf 3,4 Millionen Autos. Das wäre der niedrigste Wert seit 1974.

„Nach unserer Einschätzung kostet die Krise in Deutschland gut 100.000 Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie“, sagte der Professor. Das Konjunkturpaket der Bundesregierung gebe der Branche kaum Impulse, weil es mit Elektroautos nur einen Nischenmarkt fördere. Dass die SPD eine Autoprämie für moderne Verbrenner vereitelt habe, sei für die deutschen Autobauer und Zulieferer ein großes Handicap. Mit einem großen Konjunkturpaket hätten sie in Deutschland 300.000 Autos mehr bauen und verkaufen können.

<https://www.automobil-produktion.de/hersteller/wirtschaft/branchenexperte-autobauern-droht-entlassungswelle-108.html>

Hans-Werner Sinn, Ex-Präsident des ifo Instituts für Wirtschaftsforschung definiert in einem Gastbeitrag für die FAZ (faz.net) die Autopolitik der Bundesregierung ideologisch: Schluss mit den grünen Sperenzchen!

„Wer die deutsche Autoindustrie ruiniert, schadet der Umwelt, statt sie zu schützen. Die Wirtschaftspolitik, die die Bundesregierung auf diesem Feld im Verein mit der EU betreibt, ist verheerend, falsch und gefährlich.“

<https://www.faz.net/aktuell/finanzen/verfehlte-klimapolitik-deutsche-autoindustrie-und-umwelt-16875916.html>

(handelsblatt) **Schuld sieht der Daimler-Betriebsrat besonders bei der SPD**

Nach dem Nein zu einer allgemeinen Auto-Kaufprämie geht Daimler-Gesamtbetriebsratschef Michael Brecht vor allem mit der SPD-Spitze hart ins Gericht. Er selbst und auch seine Amtskollegen aus der Auto- und Zulieferindustrie seien „stinksauer“, sagte Brecht der Deutschen Presse-Agentur: „Die SPD-Spitze hat es nicht verstanden.“

„Es rollt eine Rationalisierungswelle auf die deutsche Autoindustrie zu, die massiv an die Arbeitsplätze herangeht“, sagte Brecht. Die Branche habe in Wachstum investiert, nun drohten Überkapazitäten, die man nicht drei oder vier Jahre lang überbrücken könne.

Warum ausgerechnet die SPD-Spitze das nicht verstanden und sich vehement gegen eine Kaufprämie für schadstoffarme Benzin- und Dieselfahrzeuge im Konjunkturpaket gesperrt habe, verstehe er nicht. Die Parteispitze habe auch nicht den Dialog mit den Betriebsräten gesucht.

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/michael-brecht-daimler-betriebsratschef-kritisiert-spd-wegen-haltung-zu-autopraemie/25892952.html?ticket=ST-14803264-Y5NpkriUgfSdubNLCh2r-ap2>

(automobilwoche) **Allerdings besinnt man sich auf alte Partnerschaften – und andere Problemlösungen**

Nach dem Streit zwischen SPD und Gewerkschaftern um Auto-Kaufprämien haben Parteichef Norbert Walter-Borjans und DGB-Chef Reiner Hoffmann demonstrativ Gemeinsamkeiten betont. „Ich will den Disput nicht kleinreden, aber wir sollten ihn bitte auch nicht überbewerten“, sagte der Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbunds (DGB) dem „Handelsblatt“ (Dienstag). „SPD und Gewerkschaften wollen gemeinsam die Transformation in der Autobranche hinbekommen und so Beschäftigung sichern.“ In diesen Fragen gebe es viel mehr Differenzen zwischen Unternehmen und Gewerkschaften als zwischen Gewerkschaften und SPD.

Walter-Borjans sagte in dem Doppel-Interview, er und Hoffmann hätten einen Gesprächsfaden, „der auch mal Konflikte aushalten kann, weil wir wissen, wir kämpfen für eine gemeinsame Sache“. „Die Beschäftigungssicherung im Fahrzeugbau treibt uns beide um.“ Als Volkspartei müsse die SPD aber verschiedene Interessen zusammenbringen. „Es geht um Arbeit und Umwelt und um Arbeitsplätze heute und morgen. Da ist ein Staatsrabatt für ein bestimmtes Produkt der falsche Anreiz.“

In den Verhandlungen zum Konjunkturprogramm hatten die Sozialdemokraten eine Kaufprämie für Neuwagen mit Verbrennungsmotor abgelehnt. Die IG Metall und Betriebsräte aus der Auto- und Zulieferindustrie hatten die Partei dafür massiv kritisiert. (dpa/swi)

<https://www.automobilwoche.de/article/20200707/AGENTURMELDUNGEN/307079991/kaufpraemie-fuer-verbrenner-dgb-chef-will-streit-mit-spd-nicht-ueberbewerten>

Zu den Stimmen, die die Förderung differenziert ansehen, gehört auch die der Partei DIE LINKE:

Reine Elektrofahrzeuge können in Ballungsräumen einen Beitrag zur lokalen Lärm- und Emissionsvermeidung leisten, besonders wenn sie in innovativen Nutzungsformen wie Carsharing oder in Flotten eingesetzt und mit erneuerbarem Strom betrieben werden. Allerdings muss im urbanen Umfeld nicht der private, sondern der unterfinanzierte öffentliche Personenverkehr gestärkt werden. Eine Subvention für die private Anschaffung von Elektroautos lehnt DIE LINKE daher ab und fordert Investition in neue ÖPNV-Fahrzeuge sowie in die Nahverkehrsinfrastruktur und nicht zuletzt gesteigerte Ausgaben für den laufenden Betrieb. Nach der klimapolitisch schädlichen Abwrackprämie darf nicht die nächste Subventionsrunde angestoßen werden.

Die Fraktion DIE LINKE setzt auf ein Gesamtkonzept für mehr Klimaschutz im Verkehr, das auch, aber nicht nur elektrifizierte Antriebe fördert. Wir brauchen auf europäischer Ebene strenge Grenzwerte für den Ausstoß von Schadstoffen und Klimagasen bei Kraftfahrzeugen unabhängig von der Antriebstechnologie. Zudem müssen ein Tempolimit auf Autobahnen und die konsequente Stärkung des umweltfreundlichen Schienenverkehrs umgesetzt werden. Das jetzige Energieeffizienzlabel verschleierte die tatsächliche Klimabelastung von Fahrzeugen eher, als dass sie diese für Kunden transparent macht. Auch hier muss dringend umgesteuert werden.

<https://www.linksfraktion.de/themen/a-z/detailansicht/elektroautoelektromobilitaet/>

(automobilwoche) **Dass mit dem Gesetzespaket das Thema Autoförderung noch nicht abgeschlossen ist, anounced der Bayerische Ministerpräsident Markus Söder in einer Stellungnahme:**

Nach der politischen Sommerpause will CSU-Chef Markus Söder neue Vorschläge zur Unterstützung der Autoindustrie und ihrer Zulieferer in der Corona-Krise vorlegen. „Es muss im Herbst eine Wiedervorlage zum Thema Auto geben“, sagte der bayerische Ministerpräsident. Ohne eine dauerhafte Verbesserung der Entwicklung im internationalen Export werde es nicht so leicht sein, die deutsche Wirtschaft wieder zum Anspringen zu bewegen.

Söder betonte, dass er dazu nicht nur mit den Bundesländern Niedersachsen und Baden-Württemberg als Länder der Autohersteller, sondern auch mit der Industriegewerkschaft Metall und Ländern, in denen viele Zuliefererbetriebe beheimatet seien, das Gespräch suchen werde. Im Ergebnis könne er sich auch andere Konzepte als reine Kaufprämien vorstellen. Entscheidend sei, dass in der Industrie ein Transformationsprozess in Gang komme.

<https://www.automobilwoche.de/article/20200618/AGENTURMELDUNGEN/306189959/unterstuetzung-fuer-hersteller-und-zulieferer-soeder-will-bis-herbst-neues-konzept-fuer-corona-autohilfen-vorlegen>