

Kaufprämien für Autos?

Ein Positionspapier des Managerkreises der Friedrich-Ebert-Stiftung

Michael Clausecker, Stefan Heimlich

Die Corona-Pandemie ist das bislang einschneidendste globale Ereignis der Menschheit im 21. Jahrhundert. In Deutschland brachte mehr als ein Monat Lockdown praktisch das gesamte öffentliche Leben und einen großen Teil der Wirtschaft zum Stillstand. Verwaiste Straßen über Wochen, der öffentliche Nahverkehr wie ausgestorben, Kraftfahrzeughandel und -produktion mussten eingestellt werden.

Mit der schrittweisen Öffnung wachsen die Wünsche an die Politik, mit kräftigen finanziellen Anreizen Impulse zu geben, um die Wirtschaft wieder anzukurbeln. So sollen insbesondere die Automobilindustrie und ihre Zulieferer bei einem schnellen Restart unterstützt und Arbeitsplätze gesichert werden.

Gleichzeitig rückt mit der schrittweisen Bewältigung der Pandemie die Klimakrise als größte globale Herausforderung unserer Generation wieder stärker ins Bewusstsein der Menschen. So hält auch die EU an ihrem Plan fest, die CO₂-Emissionen bis 2030 um mehr als nur 40 Prozent zu reduzieren.

Der Verkehr ist einer der größten Emittenten von CO₂ und Lärm, was in Ballungsräumen Mensch und Umwelt belastet, Lebensqualität nimmt und mitunter sogar zu Einschränkungen der individuellen Mobilität führt. Um im Verkehr endlich zu einer Absenkung von CO₂ zu gelangen, brauchen wir eine Verkehrswende, die in deutschen Städten trotz einiger Pop-up-Bike-Lanes und krisenbedingt weniger Autos auf den Straßen noch lange nicht geschafft ist.

Vor diesem Hintergrund dürfen wirtschaftliche Impulse für die Bewältigung der Krise nicht auf ein möglichst schnelles „zurück zum Gestern“ zielen. Sie müssen die Krise als Chance zur Be-

schleunigung ohnehin angestrebter Veränderungen nutzen. Im Bereich der Mobilität bedeutet das: mehr Öffentlicher Verkehr, Sharing- und Fahrradverkehr, besonders in den Städten mehr Raum für Lebensqualität, Menschen, Ausgehen, Radfahren und ÖPNV, wo bisher Straßen, Autos und Parkplätze den öffentlichen Raum dominieren.

Das notwendige Konjunkturpaket muss also konstruktiv mit dem Dilemma umgehen, einerseits unsere Wirtschaft anzukurbeln und zugleich unsere Wettbewerbsfähigkeit auf den internationalen Absatzmärkten zu verbessern, während es andererseits positiv auf die vereinbarten Klimaschutzziele von Paris und auf eine Verkehrswende hinwirken soll. Deshalb sollten folgende **vier Grundsätze** einer in die Zukunft gerichteten Mobilitätsförderung eingehalten werden:

1. Abwrackprämien als doppelte Impulsgeber

Eine Abwrackprämie, wie wir sie in diesem Papier vorschlagen, soll nicht an einen Fahrzeugneukauf gebunden sein und keine direkten Kaufanreize für Autos mit Verbrennungsmotoren setzen. In welche Mobilitätsformen die Abwrackprämie investiert wird, kann anders als bei Kaufprämien individuell entschieden werden. Zudem soll sie zu einer deutlichen Senkung der Emissionswerte beitragen und daher ausschließlich für Fahrzeuge mit Euro 5 oder schlechter gelten.

Durch eine solche Ausgestaltung können Abwrackprämien doppelte Impulse setzen:

- Einerseits können sie eine Beschleunigung des ökologischen Umbaus mit sich bringen, wenn der Fokus der Kaufanreize auf deutlich emissionsarme Modelle gerichtet ist.

Auch wirken sie sich positiv auf die Produktion aus und helfen, Arbeitsplätze in der Automobilindustrie zu sichern.

- Andererseits kann der Anreiz zur Abschaffung eines oder des eigenen Autos auch den Umstieg auf andere Mobilitätsformen erleichtern. Denn die Kombination von Abwrackprämie und Förderungen (CO₂-freie Autos, Elektrofahrräder und ÖPNV) ist attraktiv, wahrt aber die Wahlfreiheit, sich für die „persönliche“ Mobilität zu entscheiden.

2. Staatliche Förderung für Elektroautos weiterführen

Die Akzeptanz von CO₂-freien Elektroautos (batterieelektrische sowie Brennstoffzellenfahrzeuge) hat, nicht zuletzt dank staatlicher Förderprogramme, zugenommen. Dieser Trend ist mittlerweile unumkehrbar. Wir stehen an der Schwelle einer neuen Zeit, in der auch die deutsche Automobilindustrie eine zunehmende Anzahl von elektrischen Fahrzeugtypen anbietet und die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen zunimmt. Ähnlich sieht es auf vielen Absatzmärkten im Export aus. Das vorhandene Förderinstrumentarium bietet hierfür aktuell ausreichende Anreize und wird durch eine Abwrackprämie in seiner Wirkung zusätzlich verstärkt.

Die Förderung von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen sollte konkret auf deren elektrischen Betrieb zielen.

3. Elektrofahrräder sind ein Schlüssel für ressourcenschonende innerstädtische Mobilität

Die Mehrzahl der täglichen Wege kann auch mit einem Pedelec oder E-bike bewältigt werden. Gerade im urbanen Raum mit seinen Pendlerbeziehungen können deutlich mehr Elektrofahrräder als heute genutzt werden. Das spart Platz auf den Verkehrswegen und vermeidet CO₂- und NOx-Emissionen. Die Nachfrage nach Pedelecs bzw. E-Bikes ist aktuell schon sehr hoch und die steuerlichen Anreize für Dienstfahrräder sind attraktiv und wirkungsvoll. Um das Potential der gewerblichen Nutzung elektrischer Lastenfahrräder besser auszuschöpfen, sollte eine Kaufprämie erwogen werden.

4. ÖPNV und SPNV brauchen Anreize, um schnell wieder ihre Kapazitäten zu füllen

Gegenwärtig meiden viele Menschen aus Angst vor Ansteckung den öffentlichen Nahverkehr. Dieser Angst begegnen die Verkehrsunternehmen durch großzügiges Platzangebot sowie sichtbare Desinfektions- und Servicemaßnahmen. Erschwerend wirkt der Investitionsstau der letzten Jahrzehnte, wenn es darum geht, das Angebot insgesamt auszuweiten und die Qualität (z.B. WLAN) zu erhöhen.

Zusätzliche Anreize für Jahresabonnements können helfen, mehr Menschen zum Umstieg zu bewegen und damit gleichzeitig die Kapazitäten des Öffentlichen Verkehrs, dessen Auslastung zeitweise um 70 Prozent zurückgegangen war, schneller wieder zu füllen.

Abschließend

Kaufanreize für Autos werden immer wieder diskutiert, wenn starke Impulse zur Belebung der Konjunktur gefragt sind. Sie finden in Zeiten von Klimawandel, Verkehrswende und Multimodalität jedoch ungeachtet ihrer möglichen volkswirtschaftlichen und konjunkturellen Wirkung nur begrenzte Akzeptanz in der Bevölkerung. Daher müssen Kaufanreize heute deutlich breiter und komplexer angelegt werden: Finanziell geförderte Mobilität muss zukunftsgerichtet, CO₂-frei und nicht auf ein Verkehrsmittel beschränkt sein. Sie muss die Verkehrswende beschleunigen und das Kaufverhalten derjenigen anreizen, die weder Umwelt noch Gesellschaft zusätzliche Belastungen durch ihr Mobilitätsverhalten aufbürden wollen.

Die vorhandenen (Elektroautos) und zusätzlich genannten (E-Lastenbikes, ÖPNV) Mobilitätsanreize erscheinen uns geeignet, um in Verbindung mit einer Abwrackprämie sowohl die benötigten konjunkturpolitischen Impulse zu geben als auch die Entwicklung hin zu einer umweltfreundlicheren Mobilität zu beschleunigen.

Über die Autoren:

Michael Clausecker

war Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland und ist heute als freier Berater u.a. im Verkehrssektor aktiv.

Stefan Heimlich

ist Vorstandsvorsitzender des ACE Auto Club Europa e.V.

Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von den Autoren in eigener Verantwortung vorgenommen worden und geben ausschließlich ihre persönliche Meinung wieder.