

# Abwrackprämien: ein ökologischer und ökonomischer Unsinn

Hans Kaufmann, Nationalrat, Wettswil

Die deutsche Politik feiert die staatlich geförderte Verschrottung von Personenwagen als ökonomischen und ökologischen Triumph und selbst Schweizer Politiker sind der Versuchung erlegen, die Abwrackprämien als sinnvolle Konjunkturmassnahme auch in der Schweiz zu lancieren. Wer in Deutschland ein mindestens 9 Jahre altes Auto verschrotten lässt und stattdessen ein neues Auto erwirbt, erhält einen Staatszuschuss von Euro 2500. Dafür wurden 5 Milliarden Euro Steuergelder zur Verfügung gestellt. Der Staat hofft, dadurch Arbeitslosigkeit zu verhindern und die aufgewendeten 5 Milliarden durch die Mehrwertsteuereinnahmen auf den verkauften Neuwagen wieder einzuspielen. Dem Beispiel Deutschland sind neun weitere EU-Staaten gefolgt und in der Tat, nicht nur in Deutschland sind die Neuzulassungen im Halbjahr 2009 gegenüber dem Vorjahr um 26% angestiegen. Auch in der Slowakei (+18%), in Tschechien (9%) und selbst in Frankreich und Polen (je + 0,2%) haben sie zugenommen, während sie in der Schweiz aufgrund der provisorischen europäischen Vergleichsstatistik bis Juni um 13% eingebrochen sind. Die Schweiz liegt damit knapp über dem europäischen Mittel aber im Vergleich zu Irland (-62%), dem Baltikum (-71%) oder Island (-82%) ist die Schweiz noch relativ glimpflich davongekommen.

Sind die staatlichen Fördermassnahmen nun als ökonomisch und ökologisch sinnvoll zu werten? Ganz abgesehen davon, dass die Verschrottung der Personenwagen in Deutschland zum Teil massive Kollateralschäden verursachte, indem die Schrottpreise einbrachen und das Garagen-Reparaturgewerbe Arbeit verlor, stellt sich die Frage, wie sich der deutsche Automarkt nach Ablauf der Frist zum Einkassieren von Abwrackprämien entwickeln wird. Bis anhin war auch der Export von Gebrauchtwagen ein beträchtliches Exportgeschäft. 2008 wurden über 400'000 Gebrauchtwagen für rund 5,6 Milliarden Euro exportiert. Diese Exporte werden logischerweise schrumpfen. Es ist aber vor allem ordnungspolitisch fraglich, warum eine einzelne Branche vom Staat dermassen gefördert wird. Mit gleichem Recht könnten auch Hersteller von Kühlschränken, Heizungen oder von Lifts Abwrackprämien für ihre Produkte fordern, denn auch diese können durch effizientere, umweltfreundlichere Produkte ersetzt werden.

Die Detailanalyse der Neuzulassungen bringt zudem etwas zwiespältige Erfolge zutage: Die Neuzulassungen an PKWs haben in Deutschland zwar um 26.1% zugenommen, aber nach Herkunftsländern rangiert, haben vor allem jene aus Südkorea (+104%), Italien (+101%), aber auch aus Tschechien (+63%), Spanien (+56%) und Frankreich (+45%) zugelegt. Die Zunahme der deutschen Personenwagen betrug hingegen nur 14,5%. Deutsche Steuergelder wurden somit in beträchtlichem Ausmass für die Subventionierung von ausländischen Autokonzernen verschwendet. Von der Verschrottungsprämie hat das Ausland deshalb stark profitiert, weil vor allem Minis (+124%) und andere Kleinwagen (+79%) gekauft wurden, weil der Staatsbeitrag von 2500 Euro gemessen am Kaufpreis bei Kleinwagen relativ viel ausmacht.

Dies ist jedoch nur ein ökonomischer Nebeneffekt. Weit gravierender ist der volkswirtschaftliche Vermögensverlust, denn neun Jahre alte deutsche Qualitätsautos sind meistens noch lange keine Schrottautos. Die Motoren der Qualitäts-Hersteller fahren oft 300'000 Kilometer und mehr, was bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von 20'000 Kilometern immerhin einer Lebenserwartung von 15 Jahren und mehr entspricht. Manche Hersteller geben sogar eine 30-jährige Durchrostungsgarantie, so dass auch dieses Thema nicht für eine Verschrottung Anlass geben sollte. Man könnte somit ein deutsches Qualitätsauto noch während einigen Jahren fahren. Durch die vorzeitige Verschrottung entsteht ein volkswirtschaftlicher Vermögensverlust.

Grüne und andere „Sachverständige“ werden nun argumentieren, dass die Verschrottung unter Umweltschutzgesichtspunkten sinnvoll sei, denn die neuen Autos seien wesentlich umweltfreundlicher als die alten. Dazu ist folgendes festzustellen: Auch die Produktion eines neuen Autos erfordert Energie. Gemäss den Ausführungen von Prof. Hans-Werner Sinn, dem Präsidenten des Ifo-Institutes für Wirtschaftsforschung in München, bzw. der Süddeutschen Zeitung (16.1.2009), erfordert die Herstellung eines VW-Golf rund 25'000 Kilowattstunden an Energie, die Produktion eines Oberklassenwagens sogar 50'000 Kilowattstunden. Seine Berechnungen zeigen, dass es nur dann sinnvoll ist, aus Gründen der CO<sub>2</sub>-Ausstossreduktion ein neues Auto zu beschaffen, wenn der Benzinverbrauch des alten Autos um 67% über dem Verbrauch des Neuwagens liegt. Ersetzt man ein Oberklassenauto durch einen Kleinwagen, dann sind solche Einsparungen realistisch. Findet lediglich ein Wechsel innerhalb der gleichen Klasse statt, dann trägt diese vorgezogene Neuanschaffung nicht zum Umweltschutz bei, denn die energetischen Effizienzgewinne der Neuwagen werden durch die höheren Ansprüche an Sicherheit und Komfort, die sich in höherem Gewicht niederschlagen, zunichtegemacht. Auf umweltfreundliche Hybrid-Autos, oder solche die mit Flüssiggas oder Erdgas angetrieben werden, entfielen übrigens nur 0,7% der Neuzulassungen. (Zum Vergleich 2008 12 Monate: 1%).

Die Abwrackprämie ist deshalb als Konjunktur- und Umweltschutzmassnahme abzulehnen, zumal eine solche in der Schweiz in noch höherem Ausmass als in Deutschland lediglich ausländischen Automobilherstellern zugute käme.