

Die Abwrackprämie

Am 8. April 2009 hat sich die Regierungskoalition darauf geeinigt, die Abwrackprämie länger zu zahlen. Das Gesamtvolumen beträgt seitdem fünf Milliarden Euro und kann bis zum Jahresende in Anspruch genommen werden. Jeder, auf den wenigstens ein Jahr ein mindestens neun Jahre altes Fahrzeug zugelassen war, erhält 2500 Euro, sofern er das Gefährt verschrotet und ein Neufahrzeug (wozu Jahreswagen zählen) mit Euronorm 4 oder höher erwirbt. Am Tag der Beschlussfassung lagen bereits 1,2 Millionen Anträge vor. Durch die Aktion werden insgesamt zwei Millionen PKW aus dem Verkehr gezogen. Wie ist die Maßnahme einzuschätzen?

Zunächst einmal ist positiv zu vermerken, dass *Konjunkturpolitik* wieder salonfähig geworden ist, obwohl die in Deutschland dominierende akademische Volkswirtschaftslehre bis dato diesbezüglich strenge Abstinenz gepredigt hat. So sehr der Praxis prinzipiell Lob für die Verabschiedung öffentlicher Programme zur Beschäftigungsstützung gebührt, ist es doch geboten, die *Zieltauglichkeit* einzelner Aktivitäten zu beurteilen. Dabei schneiden die gewährten Anreize zur Verschrottung älterer Autos eher schlecht ab. Als Pluspunkt ist lediglich zu notieren, dass die Aktion das Publikum schnell bewegt, die Autohäuser zu beehren. Die Negativliste ist demgegenüber recht lang.

Es beginnt mit einem *Etikettenschwindel*: Die offiziell „Umweltprämie“ genannte Zahlung leistet nur dann einen Beitrag zur Ressourcenschonung, wenn die Naturbelastung bei der Produktion eines Fahrzeuges durch Verbrauchseinsparungen und einen verminderten Schadstoffausstoß überkompensiert wird. Das ist aber keineswegs gewährleistet: Es kommen etliche Autos in die Presse, welche sogar die grüne Feinstaubplakette tragen. Im Ergebnis werden mutwillig Fortbewegungsmittel zerstört, die eigentlich noch ihren Dienst tun und Nutzen stiften. Eine *sinnvolle* Nachfragestimulierung muss sich indes die Frage vorlegen, welche Güter zusätzlich erzeugt werden sollen. Das viel zitierte Flaschen ein- und ausgraben ist Exempel einer inhaltlich verfehlten Arbeitsbeschaffungsmaßnahme.

Die Abwrackprämie erscheint überdies verteilungspolitisch bedenklich. Sie begünstigt jene Kraftfahrer, die einen neuen PKW finanzieren können. Andere Kundengruppen und vor allem weniger betuchte Bevölkerungskreise profitieren nicht unmittelbar. Teilweise handelt es sich um bloße *Mitnahme- und Vorzieheffekte*, die in längerer Betrachtung keinen Mehrabsatz hervorrufen.

Grundsätzlich ist zudem die *mangelnde Wettbewerbsneutralität* der sektoralen Wirtschaftsförderung zu beanstanden. Dies gilt sowohl zwischen den Branchen als auch innerhalb des Wirtschaftszweiges. Die Automobil-Lobby hat es aufs Neue vermocht, ihre Sonderinteressen durchzusetzen. Freilich fehlt das Geld, mit dem ein neuer fahrbarer Untersatz angeschafft wird, an anderer Stelle: Nicht nur Möbelverkäufer und Gaststättenbetreiber sind die Leidtragenden. Im Gewerbe selbst klagen Werkstätten und Gebrauchtwagenhändler über Umsatzeinbußen. Ferner gewinnen fast nur jene Hersteller, die Klein- und Mittelklassefahrzeuge offerieren. Etwa 60 Prozent davon kommen aus dem Ausland, was man als Exportnation akzeptieren mag, allerdings kaum aus Sicht des heimischen Arbeitsmarktes.

Aufs Ganze gesehen dürfte die persönliche Erfolgsbilanz mancher Antragsteller desgleichen suboptimal ausfallen. Mit einiger Wahrscheinlichkeit steigt im Zuge der absichtlichen Ausmusterung eines beträchtlichen Teils eines Marktsegments der Preis der Restexemplare deutlich. Der Bedarf ist schließlich vorhanden. Schon jetzt wird die Verschrottung von Fahrzeugen gemeldet, deren Marktwert 2500 Euro übertreffe. Geht man obendrein von einem bereits erkennbaren Preissturz mittlerer Jahrgänge aus, hätte der ein oder andere Subventionsempfänger wohl ohne das Kassieren der Abwrackprämie ein besseres Geschäft gemacht.

Welche Lehren sind zu ziehen? Offenkundig müssen die Allokationswirkungen sektoraler Eingriffe genau geprüft werden. Gütersubventionen bzw. partielle Umsatzsteuerminderungen verzerren die Präferenzen und beeinflussen die Mengen. Das kann gelegentlich erwünscht sein, bedarf aber einer schlüssigen *Rechtfertigung*. Davon kann im vorliegenden Fall keine Rede sein. Stabilisierungspolitik sollte nicht als Vehikel anderweitiger Gestaltungswünsche dienen.

Im Vergleich zur Auslobung einer Abwrackprämie gibt es in der Sozialen Marktwirtschaft überzeugendere Instrumente: Eine auf bescheidene Einkommen mit praktisch 100 % Konsumquote zielende *Verteilungs-* und *Transferpolitik* regt den Kreislauf rasch an, ohne obrigkeitlich spezifische Verbrauchsmuster zu sanktionieren. Verfügen Geringverdiener, Arbeitslose, Sozialhilfebezieher und Kleinrentner über mehr Kaufkraft, liefern öfter klingende Ladenkassen die Begleitmusik einer vitalisierten ökonomischen Aktivität und wachsenden Wohlstands.

Prof. Dr. Fritz Helmedag, Chemnitz