

## SYSTEMRELEVANT 8

**Eine erneute Abwrackprämie für Automobile sorgt derzeit für Kontroversen. Doch wie sinnvoll ist sie eigentlich? Sebastian Dullien sieht durchaus konjunkturbelebendes Potenzial, doch auch eine ökologische Transformationswirkung für die Branche müsse ein Ziel der Maßnahme sein.**

**Marco Herack:**

Heute ist Donnerstag, der 12. Mai 2020. Willkommen zur achten Ausgabe von Systemrelevant. Im Intro bereits angekündigt, Sebastian Dullien. Ich grüße dich.

**Sebastian Dullien:**

Hallo Marco.

**Marco Herack:**

Ja, vorweg der Hinweis, dass ihr uns nicht nur über die üblichen sozialen Medien erreichen könnt, sondern auch per E-Mail an: [systemrelevant@boeckler.de](mailto:systemrelevant@boeckler.de). Da, ja, könnt ihr uns gerne Hinweise, Korrekturen, Anregungen für weitere Themen oder Sendungen schicken. Und wir werten das dann aus und bekümmern das Ganze. Sebastian, heute soll es um die Abwrackprämie gehen. Die gab es schon mal und es könnte sie nun wieder geben. Ich erinnere mich so ganz wage daran, dass mein Vater im Jahr des Herrn 2009 ein Auto kaufen wollte und sich dann ewig mit der Behörde um 2.500 Euro prügelte. Weil da ging es dann um so Formulare und Fristen und den spürbaren Unwillen dieser Behörde, Geld auszuzahlen. Ich glaub, er hat es dann am Ende noch geschafft, weil irgendjemand einen passenden Formularhinweis hatte. Ich habe mir gedacht, ich schmeiß am Anfang mal so ein paar Zahlen hin, damit wir uns vielleicht alle so erinnern. Abwrackprämie, man nannte sie auch Umweltprämie damals. Also da gibt's so zwei Wörter, die im Raum kreisten. Die Bundesregierung hat damals 5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Jede Einzelperson konnte 2.500 Euro dann beantragen, wenn sie denn ein Auto gekauft hatte. Und das reichte für 2 Millionen bezuschusste Autos. So. Und am Ende dieses Jahres, 2009 war das, wurden 3,8 Millionen Pkw verkauft, was 500.000 mehr war als der Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2008. Also da könnte man sagen, Sebastian, es war eine erfolgreiche Konjunkturmaßnahme, oder?

**Sebastian Dullien:**

Ja, das würde ich auch so sehen. Da müssen wir uns gar nicht drüber streiten. Das war eine Maßnahme, die damals es geschafft hat, die Nachfrage nach Autos zu stabilisieren, in einer Situation, wo die eingebrochen war. Und das hat sehr gut funktioniert. Und ich würde auch sagen, dass die Literatur, die ich dazu kenne, das auch ganz genau so sieht. Das war eine sehr effektive, sehr zielgerichtete konjunkturstützende Maßnahme.

**Marco Herack:**

Besonders gut ist es für Kleinwagen gelaufen, interessanterweise. Also Autos, die nicht ganz so viel kosten und dadurch natürlich dann auch den größten Effekt haben, wenn man da noch mal 2.500 Euro dazu bekommt. Also die hatten wohl einen Anteil von 65 Prozent. Im Jahr 2010, also ein Jahr später, wurden dann nur noch 2,9

Millionen Autos verkauft. Also das wären dann 400.000 Autos weniger gewesen als dieser Durchschnitt, den wir vorher benannt haben. Ich sag es gleich mal dazu, es ist ja ein bisschen schwer, solche Zahlen so zu vergleichen, weil das eine, 2002 bis 2008, das sind so Vorkrisenzahlen. Also eine Wirtschaft, die gewachsen ist. Während wir dann danach über Nachkrisenzahlen sprechen. Und natürlich diesen Sondereffekt noch dazwischen hatten, oder?

**Sebastian Dullien:**

Ja, darum kann man das auch eigentlich nicht einfach nur an diesen Zahlen festmachen. Also man muss das schon sich ein bisschen genauer angucken und das tun eine Reihe von Studien auch, die dann eben sagen, wie viel Autos, das kann man ja abschätzen, wie viel Autos bei den gegebenen Einkommen, der gegebenen Arbeitslosigkeit sonst verkauft worden wären. Und alle Studien, die ich kenne, sagen eben, dass dann doch noch ein signifikanter Zusatzeffekt da war. Also ein Teil wird natürlich vorgezogen, das war auch die Idee. Denn wir müssen uns mal in die Zeit zurückversetzen, was da passiert ist. Da hatten wir ja die große Finanzkrise, 2008 fing die an. Oder eigentlich fing sie schon 2007 an, aber 2008 hatten wir die Pleite von Lehman Brothers. Und die Kreditmärkte sind eingebrochen. Und das hatte den Effekt, dass einmal im Ausland viel weniger Autos verkauft worden sind. In den USA zum Beispiel werden sehr, sehr viele Autos, viel mehr als bei uns, noch auf Kredit gekauft. Und wenn die Banken keine Kredite vergeben, weil sie diese Kredite auch nicht mehr verbrieften konnten, dann kaufen die Menschen eben keine Autos und das zweite war, dass damals auch die Mietwagenbetreiber keine Kredite bekommen haben. Und die haben auch keine Autos gekauft. Und das heißt, die Nachfrage ist richtig in den Keller gegangen. Und da wollte man jetzt die Nachfrage ankurbeln. Und wenn das auf Kosten geht von, dass ein paar Käufe vorgezogen werden, dann war das damals trotzdem gut, weil die Kapazitäten eben in diesem Krisenjahr 2009 ausgelastet worden sind. Und die Unternehmen deswegen auch, die Autokonzerne deswegen auch ihre Beschäftigten nicht rauswerfen mussten oder zumindest deswegen keinen Grund dazu sahen.

**Marco Herack:**

Also man hat so eine Art Glättung erzielt?

**Sebastian Dullien:**

Man hat so eine Art Glättung erzielt. Aber wie gesagt, darüber hinaus zeigen die Studien, die das eben vergleichen mit einem hypothetischen Pfad, ohne diese Prämie, dass da durchaus auch mehr gekauft worden ist. Und das macht aus einem Grund auch Sinn. Das hast du jetzt nicht erwähnt, man hat das ja nicht für jedes Auto bekommen, was man gekauft hat, sondern man musste ja gleichzeitig ein altes Auto ersetzen. Ein Auto, was mindestens neun Jahre alt war. Und das heißt, dass wahrscheinlich schon eine Reihe von Leuten, die sonst das Auto noch eins, zwei Jahre weiter gefahren hätten, die haben dann das alte Auto abgeschafft. Aber das

heißt natürlich schon, dass insgesamt neuere Autos gekauft werden, auch insgesamt mehr Autos verkauft werden über die ganze Zeit.

**Marco Herack:**

Ja, das stimmt, das habe ich nicht erwähnt. Warum lohnt es sich überhaupt, den Autoverkauf zu fördern? Also hängen da so viele Arbeitsplätze dran, dass man sagt, das ist eine Konjunkturmaßnahme, die wirklich unserer Wirtschaft richtig weiterhilft?

**Sebastian Dullien:**

Ja, man muss sich klarmachen, in der Autoindustrie arbeiten, ich glaub, so 800.000, 850.000 Menschen direkt. Und man sagt, dass so direkt und indirekt, 1,8 Millionen Erwerbstätige in Deutschland da dranhängen. Das hat jetzt aus verschiedenen Gründen noch eine größere Bedeutung, als man an diesen Zahlen sieht. Also das ist, Automobile und Automobilteile sind ein ganz wichtiger Exportfaktor für Deutschland. Die Löhne in der Automobilindustrie sind üblicherweise höher als in anderen Bereichen. Das heißt, da kommt überdurchschnittlich viel Wertschöpfung und Einkommen raus. Und die Automobilindustrie ist lange Zeit so eine Art Schlüsselbranche gewesen. Die ganz viel zur Entwicklung von anderen Branchen beiträgt. Nehmen wir mal den Maschinenbau. Der deutsche Maschinenbau, da sind große Teile oder jetzt nicht der überwiegende Teil, aber schon sehr wichtige Teile liefern einfach Maschinen für die Automobilindustrie. Und die haben dabei in den Jahrzehnten, wo sie das getan haben, sehr viel gelernt und sehr viel, sehr spezielle Fähigkeiten entwickelt. Auch in der Chemie wird sehr viel hergestellt, was dann in der Automobilindustrie weiterverwendet wird. Und das heißt, diese Automobilindustrie hat sehr viel, wir nennen das als Ökonomen, Forward and Backward Linkages. Also Verbindungen mit Zulieferern, wo dann Technologie drüber verbreitet wird. Da ist eben die Automobilindustrie für Deutschland was anderes als heute die Textilindustrie, wo das vielleicht in der industriellen Revolution so war, aber jetzt nicht mehr so ist. Und darum ist halt schon die Kfz-Industrie sehr wichtig für Deutschland.

**Marco Herack:**

Das heißt, wir reden eigentlich über viel mehr Arbeitsplätze, die dahinterstehen, die aber gar nicht so direkt mit der Autoindustrie verlinkt sind in einem sichtbaren Bereich?

**Sebastian Dullien:**

Ja, ich bin jetzt nicht so sicher, wie viel bei diesen 1,75 oder 1,8 Millionen direkten und indirekten Arbeitsplätze, was man da alles mitgezählt hat in dieser Studie. Also da sind im Zweifel schon auch noch die Zulieferer in der Chemie und im Maschinenbau, sind da wahrscheinlich schon mitgezählt. Aber nichtsdestotrotz, das ist halt schon, wenn man jetzt nicht die Gesamtwirtschaft sieht, sondern nur die deutsche Industrie, ist das echt ein gewichtiger Anteil da dran.

**Marco Herack:**

Jetzt war es aber auch so bei der Umweltprämie, Abwrackprämie, dass von den verkauften Autos, die es da gab, 55 Prozent ausländische Marken waren. Da sagen jetzt Kritiker, ja, da haben wir ja unsere Konkurrenz hochgezüchtet oder die stark gemacht. Vielleicht noch ergänzende Zahl dazu, im Vorjahr war der Marktanteil 45 Prozent der ausländischen Marken, also scheinbar haben dann die Verbraucher auch bewusst gesagt, ja, da gehen wir dann dahin.

**Sebastian Dullien:**

Also ich glaub, das hängt ganz deutlich mit diesem Kleinwagenbereich zusammen. Oder sagen wir gar nicht, nur Kleinwagen, sondern mit diesem günstigen Wagenbereich. Denn dadurch, dass das ein fester Betrag war, der gezahlt wurde, ist natürlich prozentual das viel mehr, wenn man ein kleines Auto kauft, als wenn man ein großes kauft. Also wenn man, ich weiß nicht, was es da gab, einen Nissan oder so was für knapp über 10.000 Euro gekauft hat, dann hat man quasi 25 Prozent von dem Kaufpreis drauf bekommen. Wenn ich dagegen, ich überziehe jetzt mal, einen Porsche mit super Ausstattung für 75.000 Euro gekauft hätte, da wäre das praktisch nicht ins Gewicht gefallen. Und darum hat diese Prämie vor allem die kleinen, die ganz günstigen Autos quasi gefördert. Und da hatten einfach die deutschen Hersteller nicht ganz so viel im Sortiment wie die ausländischen Hersteller. Nichtsdestotrotz, zum Beispiel Opel hat sehr stark davon profitiert. Und man muss auch dazu sagen, also zwei Sachen noch, es ist ja erstens nicht so, dass alle Autos ausländischer Hersteller automatisch im Ausland gefertigt werden. Das ist ja immer so ein bisschen schwierig bei der Automobilindustrie, also wenn man einen Ford kauft, kann es durchaus sein, dass der auch in Deutschland hergestellt wird. Wir haben ja Ford-Werke hier. Und es ist auch nicht so, dass, wenn ich ein ausländisches Auto kaufe, das bedeutet, dass da keine Wertschöpfung in Deutschland stattfindet. Also wenn ich einen Seat kaufe, oder einen Škoda, da sind ja deutsche Teile verbaut und die Werke, die dort in Spanien oder in der Tschechischen Republik sind, die haben ja auch deutsche Maschinen, die dort eingesetzt werden. Ganz so einfach kann man sich das da, glaub ich, nicht machen.

**Marco Herack:**

Wenn wir in Konjunkturmaßnahmen denken, ist das ja eigentlich so ziemlich genau der Idealfall. Man macht eine Konjunkturmaßnahme, man trifft damit Menschen, die eher weniger Geld haben, die sich dann vielleicht sogar etwas leisten können, was sie sich vorher gar nicht leisten konnten. Also wo das Geld auch einfach durchgereicht wird dann, was man ausgegeben hat.

**Sebastian Dullien:**

Die soziale Frage bei der Abwrackprämie ist ein bisschen komplexer. Das wird ja auch ganz gerne immer kritisiert. Da wird gesagt, das ist eigentlich total unsozial. Weil ich das Geld an Leute gebe, die sich sowieso ein Auto leisten können. Die sich einen Neuwagen leisten können. Und das sind einfach viele Haushalte in Deutsch-

land nicht. Ganz viele Haushalte kaufen sich keinen Neuwagen. Ganz viele Haushalte haben ja auch nicht die Ersparnis, um jetzt einen Neuwagen kaufen zu können. Aber auch hier ist, finde ich, dieses Argument ein bisschen zu kurz gegriffen. Weil man darf ja nicht nur an die Leute denken, die die Subvention erhalten, um sich ein Auto zu kaufen, sondern auch an die, deren Arbeitsplätze gesichert werden. Und jetzt sind die Automobilarbeitsplätze im Vergleich zu, ja, vielleicht Arbeitsplätzen in der Gastronomie, nicht so gut bezahlt, aber es gibt auch in dieser Produktionskette der Automobilindustrie durchaus Menschen, die nicht so viel verdienen. Also die dann im Logistikbereich sind, wo die Teile in die Fabriken gebracht werden und die Maschinen gelagert werden, die verdienen dann zum Teil doch weniger als die Stammebelegschaft. Die Subventionen, also wenn man wirklich die Verteilung ausrechnen müsste, müsste man das alles mit einbeziehen, wer da seine Arbeitsplätze behält. Ich würde jetzt sagen, es ist keine Maßnahme, die speziell auf die ärmeren Bevölkerungsschichten zielt. Das ist aber auch jetzt nicht unbedingt eine Umverteilung, die, wie zum Beispiel die Abschaffung des Solidaritätszuschlags, vor allem den Reichen zugutekäme.

**Marco Herack:**

Also wenn jetzt die Ministerpräsidenten aus Bayern, Baden-Württemberg, Niedersachsen, na ja, und ich glaub, NRW wäre auch noch dabei, eine erneute Umweltprämie, Corona-Prämie oder Abwrackprämie für Autos fordern, dann klingst du mir jetzt so, als ob du da sofort sagen würdest, ja, ist eine super Idee.

**Sebastian Dullien:**

Na, ganz so einfach ist es nicht. Weil wir haben ja, also wir haben jetzt gerade darüber geredet, wie das konjunkturell wirkt. Und wir haben kurz drüber geredet, ob das ein soziales Problem ist, wenn ich das mache. Wir haben ja jetzt noch nicht über die Ökologie geredet. Und da wird es jetzt schon kritisch oder sagen wir, kritisch, sagen wir so, da kommt es jetzt sehr drauf an, was ich da genau mache. Denn wir müssen uns klarmachen, dass, wenn ich jetzt Autos fördere, die jetzt auf die Straße gestellt werden, die fahren im Zweifel 15 Jahre durch die Gegend. Und wenn ich eigentlich der Meinung bin, dass ich entweder weniger Autos insgesamt brauche oder Autos brauche, die ganz anders oder viel, viel weniger verbrauchen, dann kann ich zumindest nicht, wie beim letzten Mal, jedes Auto fördern. Im Zweifel, ich überziehe jetzt mal, ein günstiger SUV, der vielleicht noch einen schlechten Motor hat, weil es aus der alten Modellreihe kommt, wird dann auf die Straße gestellt und dafür wird im Zweifel irgendein kleiner Polo verschrottet, der vielleicht gar nicht mehr verbraucht hätte. Und da ist dann die Frage, ist das sinnvoll? Und ich glaube, das ist auch wahnsinnig schwer zu vermitteln, wenn jetzt der Staat in der Konjunktur Sachen fördert, die klar für andere gesellschaftliche Ziele in die falsche Richtung gehen. Wenn man Konjunkturmaßnahmen heute macht, dann muss man schon aufpassen, dass die nicht andere gesellschaftliche Ziele konterkarieren.

**Marco Herack:**

Zu der Planung der benannten Ministerpräsidenten gibt's jetzt ein paar Zahlen. Also da wäre einmal eine Kaufprämie für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben für 4.000 Euro. Dann 3.000 Euro für Autos mit Verbrennungsmotor ab Schadstoffklasse 6d-TEMP. Und dann gibt's noch eine Recyclingprämie von 1.000 Euro, wenn man sein altes Fahrzeug, der Euro-3- oder -4-Norm in Zahlung gibt. Das wäre dann so eine Art Abwrackprämie. Ist das in dem Sinne jetzt zukunftsgerichtet?

**Sebastian Dullien:**

Na, da sind ja jetzt Elemente bei, die wahrscheinlich schwer vermittelbar sind. Also eine Schadstoffklasse 6d-TEMP ist natürlich besser als die Schadstoffklassen, die wir davor hatten. Aber das sind natürlich noch immer Verbrennermotoren, die zum Teil immer noch verhältnismäßig viel CO<sub>2</sub> ausstoßen. Und wenn man die Subvention so gestaltet, wie es da vorgestellt ist, dann wird sie ja auch gezahlt, wenn ich mir einen Zweit- oder Drittwagen anschaffe. Und da muss man sich schon fragen, einmal, wie zuführend das ist und zweitens, ob das eigentlich gesamtgesellschaftlich in der Form akzeptiert wird oder ob da nicht dann die Gefahr ist, dass manche Leute sagen, na, also die wollen jetzt Subventionen. Und ja, so richtig gut ist das nicht.

**Marco Herack:**

Mit der Förderung der Elektrofahrzeuge oder der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, da steckt ja wahrscheinlich dann auch noch der Gedanke mit Wasserstoffantrieb dahinter, da wärst du jetzt grundsätzlich erst mal dabei?

**Sebastian Dullien:**

Ja, ich glaub, dass, wenn man das richtig gestaltet, könnte das schon was sein, was sowohl gesellschaftlich akzeptabel ist, was breite Mehrheiten findet, wo man ein Verständnis finden kann und was gleichzeitig eben auch Arbeitsplätze sichern kann, wenn es richtig gemacht ist und die Transformation voranbringen könnte.

**Marco Herack:**

Wäre es dann nicht besser, man würde dann noch Infrastruktur für Elektroautos noch mal zusätzlich mit Geld zuballern, dass da Dinge schneller entstehen. Womit ja dann auch wiederum diese Transformationsphase für die Automobilindustrie vielleicht etwas leichter wird?

**Sebastian Dullien:**

Ja, ich glaub, das müsste zu so einem Paket dazugehören. Also auch deshalb steht das auch in dem Papier mit drin, worüber wir letzte Woche gesprochen haben, wie man Investitionen für ein Konjunkturprogramm nutzen könnte. Und da haben wir eben auch über diese Dinge gesprochen. Da haben wir gesagt, man braucht eigentlich mehr Ladesäulen. Das muss man jetzt stärker subventionieren. Man braucht auch den Ausbau der Wasserstoffnetzwerke und der Wasserstoffinfrastruktur. Und man muss eben auch Technologien subventionieren, um Wasserstoff zu produzie-

ren. Ich glaub, das geht Hand in Hand. Aber wenn man so ein Paket macht, dann könnte auch eine gewisse Aufstockung der, wir haben ja schon übrigens eine Förderung für Autos mit alternativen Antrieben oder für E-Autos zumindest, da läuft ja schon dieses Programm mit dem sogenannten Umweltbonus. Und jetzt müsste man sich überlegen, wie kann ich dieses Programm mit einer Zusatzprämie vielleicht noch ein bisschen aufstocken. Und wie krieg ich es dann hin, dass davon auch die deutschen Hersteller profitieren, die zum Teil, das muss man ja sagen, auch noch nicht die Produktionskapazitäten wirklich am Laufen haben, die sie brauchen, um diese E-Autos zu liefern.

**Marco Herack:**

Also Olaf Scholz als Finanzminister hat sich so geäußert, dass er schon mal ganz froh ist, dass es jetzt noch keine endgültige Einigung gibt über diese ganzen Fördermaßnahmen. Hat dann so ein bisschen auf Juno getröstet. Das heißt, wir können irgendwie damit rechnen, dass im Juno dann auch vielleicht die ersten Beschlüsse dazu kommen. Und dann hat er so ein paar Fragen gestellt. Und zwar, ist es sinnvoll, Autos zu subventionieren, die schon gebaut sind? Kann es sein, dass er damit tatsächlich meint, dass, wenn man jetzt Autos subventioniert, das alles ab jetzt neu gebaute Autos sein müssen?

**Sebastian Dullien:**

Da bin ich mir nicht sicher. Ich hätte jetzt eher seine Aussage so interpretiert, dass er sagt, es sind ja ein paar Autos auch schon produziert, die stehen jetzt bei den Händlern, und dass er die nicht unbedingt subventionieren will. Sagen wir so, das ist, glaub ich, ein bisschen zu kurz gedacht, dass man das nicht tun sollte, weil die schon gebaut sind. Und deshalb ja jetzt keine Jobs schaffen. Weil der Autohändler, der da zehn Fahrzeuge auf dem Hof stehen hat, wenn er die verkauft, lässt er sich natürlich neue nachliefern. Und wenn er die nicht verkauft, dann lässt er sich erst mal keine neuen nachliefern. Also es ist nicht so, dass das unbedingt das Neuauto sein muss, um das da anzukurbeln. Was man sich aber klarmachen muss, wenn man so eine Prämie gestaltet, ist, dass man sie ja so gestalten möchte, dass die Produktion in Deutschland oder zumindest in Europa angekurbelt wird und nicht einfach irgendwo anders in der Welt. Und von daher kann man, glaub ich, jetzt nicht sagen, E-Autos, die innerhalb von sechs Wochen geliefert werden, oder innerhalb von zwei Monaten, die sind das einzige, was förderungswürdig ist. Weil wir wissen, dass Volkswagen Schwierigkeiten hat mit dem Anlaufen der Produktion des ID.3. Also deren erstem Elektroauto, was sie sich als Massenfahrzeug vorstellen. Und da muss man auf diese Dinge ein bisschen Rücksicht nehmen, wenn man deutsche Hersteller und deutsche Arbeitsplätze fördern möchte. Das heißt, hier wäre sinnvoll, zu sagen, na ja, also wenn es jetzt bestellt wird, gibt's diese Prämie. Das kann ruhig später geliefert werden.

**Marco Herack:**

Du meinst also, man sollte schon drauf achten, dass man da nicht bevorzugt Tesla fördert, wenn man so eine Fördermaßnahme dann auflegt?

**Sebastian Dullien:**

Na klar, also ich meine, wenn das, was ich vorhergesagt habe, dass das der Punkt ist, dass die Automobilindustrie eine Schlüsselindustrie für Deutschland ist, dass man die erhalten möchte, nicht nur wegen der direkten Arbeitsplätze, sondern wegen der Wachstumsimpulse für den Rest der Volkswirtschaft, dann sollte man eben nicht unbedingt die Nissans oder wie immer sie heißen, oder die Teslas, die aus dem Ausland importiert werden, fördern. Sollte das Programm so gestalten, dass tatsächlich auch Produktion hier gefördert wird.

**Marco Herack:**

Es gibt ja schon Elektroautofördermaßnahmen mit nicht unerheblichen Beträgen. Und wenn man da jetzt noch eine zweite Fördermaßnahme macht, soll man die dann aufsummieren oder miteinander verrechnen?

**Sebastian Dullien:**

Ja, wenn man sie miteinander verrechnet, bringt das ja nicht richtig viel. Also die aktuelle Förderung ist ja so, dass rein elektrische Fahrzeuge seit jetzt, ich glaub, auch erst seit sehr Kurzem, mit 6.000 Euro gefördert werden. Und diese Plug-in-Hybride mit 4.500 Euro. Also zumindest, wenn es bis 40.000 Euro Listenpreis ist. Und wenn du jetzt sagst, du verrechnest eine neue Prämie da drauf, also von den Größenordnungen, wo wir jetzt reden, dann bleibt da ja nichts mehr von übrig. Nein, ich glaub, man müsste schon das obendrauf setzen. Und man müsste sich noch mal klarmachen, was eigentlich sehr gut funktioniert hat 2009. Das war ja eine Kombination. Das war, erstens war es diese attraktive Summe. Und es war aber auch, es war begrenzt. Es war ein Windhund-Verfahren. Also damals ist gesagt worden, da ist soundso viel Geld im Topf. Und wenn es weg ist, ist es weg. Und das bedeutet natürlich, dass die Leute gesagt haben, oh, oh, dann geh ich jetzt mal lieber schnell kaufen, bevor dieser Topf leer ist. Wenn ich jetzt einfach sage, ich erhöhe das, und wenn ich da auch vielleicht eine Summe ins Schaufenster stelle, die so groß ist, dass absehbar das also vielleicht eins, zwei Jahre hält, dann fangen die Leute ja jetzt nicht an, zu kaufen. Das heißt, ich muss irgendwas suchen, wo die Leute sich schnell entscheiden müssen, damit sie davon profitieren können. Und dann, das ist das andere, was beim letzten Mal so gut gewirkt hat, warum auch so eine Abwrackprämie konjunkturell so gut ist, das reicht ja nicht, dieses Geld, um ein Auto zu kaufen, sondern die Leute müssen private Ersparnis nehmen, ihre eigene Ersparnis und die dann benutzen, um ein Auto zu kaufen. Und darum hat man eben damals für jeden Euro, den man eingesetzt hat, relativ viel Nachfrage generiert. Weil da eben die ganzen, ja, die Ersparnisse quasi mit reinflossen. Und das müsste man jetzt auch irgendwie kombinieren. Und ich glaub, bei so einer E-Autoprämie wird das funktionieren, wenn ich halt sage, es kommt obendrauf. Aber es ist begrenzt. Es



kommt jetzt obendrauf für die nächsten acht Wochen oder so was oder bis zum Jahresende oder so, zumindest muss in der Zeit bestellt werden. Und dann könnte ich ja sagen, ja, das Auto kann gerne wann anders geliefert werden, und es kann auch gerne ein Paket sein, wo die Automobilhersteller, wenn sie jetzt noch keine E-Autos haben, sondern erst in zwölf Monaten, in der Zwischenzeit irgendeine Mobilitätsdienstleistung bereitstellen. Zum Beispiel noch ein zurückgegebenes Leasing-Fahrzeug dann dem Kunden als Leihwagen zur Verfügung stellen, bis das E-Auto tatsächlich geliefert wird. Diese Vorzieheffekte und diese Erwartungseffekte sind übrigens total wichtig. Meine Prognose wäre, dass die Ansage von Olaf Scholz, dass sie im Juni entscheiden, wie das da weitergeht, das wird wahrscheinlich dazu führen, dass im Mai keine E-Autos in Deutschland verkauft werden oder ganz wenige. Denn jeder, der das ein bisschen verfolgt, der wird sagen, na ja, warum soll ich das jetzt kaufen? Vielleicht habe ich dann Pech und ich hab das so gekauft, dass ich diese Prämie nicht mehr mitnehmen kann. Das muss man immer mit einbeziehen, wenn man über diese Dinge nachdenkt.

**Marco Herack:**

Es wäre, wenn man überhaupt darüber redet, dann tatsächlich wirtschaftlich nicht ganz so gut, wenn die Prämie dann gar nicht kommt?

**Sebastian Dullien:**

Na, ich glaub, wenn man jetzt drüber redet und die Prämie dann gar nicht kommt, dann würden hoffentlich die Leute, die da jetzt abgewartet haben, dann ihr Auto kaufen. Aber ich mein, die Gefahr ist natürlich, dass, wenn wir jetzt über die Prämie geredet haben und die kommt jetzt im Juni nicht, dass dann einige Leute denken, na ja, gut, ist jetzt im Nachtragshaushalt im Juni nicht gekommen, aber der nächste Haushalt wird im September verabschiedet. Und der Automobilindustrie geht's immer noch schlecht, vielleicht kommen sie dann mit der Prämie. Und dann würden die Leute weiter ihren E-Autokauf oder ihren Autokauf aufschieben. Das heißt, eigentlich ist das so eine Maßnahme, wo man dann schon, wenn man das jetzt machen will, auch dann zeitnah um die Ecke kommen sollte.

**Marco Herack:**

Also, weil Olaf Scholz hatte, um das noch zu ergänzen, in einem Interview auch tatsächlich gesagt, für E-Autos gibt es aber bereits attraktive Förderprämien, wie soll das zusammenpassen? Und ergänzte dann, die Antwort der Autokonzerne warten wir jetzt ab. Das soll dann wohl bis Juni geklärt werden. Ja, du hast ja da schon Stellung bezogen, dass es möglichst obendrauf geschlagen werden sollte, wenn man denn was tun möchte.

**Sebastian Dullien:**

Wobei, man muss sich eine Sache auch noch klarmachen bei den bisherigen Förderungen. Es wird ja immer gesagt, das wird so üppig gefördert, aber Tatsache ist, dass dieser Umweltbonus zum Teil von der Industrie finanziert wird. Und das ist

natürlich so ein bisschen „linke Tasche, rechte Tasche“. Die Industrie, wenn sie sagt, wir zahlen 3.000 Euro von dieser Prämie selbst, dann wird wahrscheinlich einfach der Listenpreis von vornherein 3.000 Euro höher sein, als das vorher gewesen wäre. Und von daher ist das gar nicht so eine starke Förderung.

**Marco Herack:**

Vielleicht mal so ganz direkt gefragt, was würdest du dir denn wünschen, wie diese Prämierung des Autokaufes strukturiert ist? Also wie das Ganze am besten umgesetzt wird, sodass es dann für dich Sinn ergibt als Gesamtpaket?

**Sebastian Dullien:**

Also ich glaube, wenn man so eine Prämie macht, müsste man das in einem breiteren Kontext tun. Also nur jetzt mehr Autos zu fördern, wäre, glaub ich, falsch. Sondern man muss sagen, ich habe eben, was wir gesagt haben, wir brauchen die Förderung der Infrastruktur, der Ladeinfrastruktur. Wir sollten gleichzeitig auch den öffentlichen Personennahverkehr fördern. Etwa durch Elektrifizierung von Bussen und weiterem Schienenbau und so was. Und dann eben so eine Prämie haben, wo ich sage, na ja, also mein Ziel ist jetzt, diese Umstellung der deutschen Produktion auf E-Autos zu beschleunigen durch so einen Nachfrageschub. Und das wäre aus meiner Sicht sinnvoll, da eine Prämie drauf zu legen, die eben zeitlich begrenzt ist oder in der Summe begrenzt ist, wo der Kaufvertrag abgeschlossen werden muss, wo aber das Auto, wo eine gewisse Zeit vergeht, bis das Auto geliefert werden muss. Weil dann haben die Hersteller, die jetzt schon angefangen haben, diese Umstellung zu machen, die haben durchaus noch die Zeit, die Modelle dann tatsächlich auf den Markt zu bringen. Und sie wissen, dass die Auftragsbücher gefüllt sind. Und sie können sich dann in dem Sinne darauf verlassen, dass die Produktionskapazitäten schnell ausgelastet werden.

**Marco Herack:**

Ich find ja, bei diesem ganzen Thema schwingt immer etwas mit, was ja schon vor der Corona-Krise aufgetreten ist. Nämlich so dieser gesellschaftliche Verteilungskampf oder gesellschaftspolitische Kampf um Umwelt. Autos gelten natürlich nicht so als unbedingt umweltfreundlichste Form des Transports und Verkehr. Ich glaube, um die Bevölkerung wirklich zu überzeugen, müsste man da schon mehr tun. Also wir haben jetzt so aktuelle Umfragen, die sagen, 68 Prozent der Leute möchten nicht schon wieder eine Kaufprämie für Autos haben. Also da gibt's wohl auch eine gewisse Skepsis, auch deswegen.

**Sebastian Dullien:**

Nee, das ist ja auch in gewisser Weise nachzuvollziehen. Das ist das, was ich sage. Man müsste es eben einbinden in ein Konzept, wo klar ist, dass es jetzt nicht darum geht, dass wir die Zahl der Autos in Deutschland noch mal erhöhen, sondern wo es tatsächlich um eine Transformation der Wirtschaft, der Automobilindustrie, aber auch des Verkehrswesens geht. Und ich sag hier Transformation, weil man manch-

mal so den Eindruck hat, dass einige Menschen auch sagen, wir wollen eigentlich weniger Autos hier haben in den Innenstädten und was mit der Automobilindustrie passiert, ist uns egal. Das heißt, eine Schrumpfung ist dann eigentlich okay. Und das ist natürlich, wenn ich sage, das ist für die deutsche Volkswirtschaft wichtig, ist, ja, nicht so eine gute Ansage. Ich weiß auch nicht, ob das am Ende global ökologisch sinnvoll ist, die deutsche Automobilindustrie zu schrumpfen. Weil wir werden einfach absehbar in sehr vielen Ländern noch eine Nachfrage nach Individualverkehr haben, auch nach Autos haben. Und da müsste aus meiner Sicht das Ziel sein, klar, in dem, wo es geht, auch Alternativen anzubieten, aber da, wo eben Autos gekauft werden, dafür zu sorgen, dass möglichst ökologisch verträgliche Autos verkauft werden. Jetzt aus deutscher Sicht fände ich das gut, wenn diese Autos in Deutschland gebaut werden und da gut bezahlte Arbeitsplätze dranhängen, die dann auch eben auch wieder durch ihren Konsum Dienstleistungen im Inland bezahlen können und das Wohlstandsniveau im ganzen Land hochhalten.

**Marco Herack:**

Und du würdest dann aber auch ausländische Autohersteller mit einschließen?

**Sebastian Dullien:**

Rein EU-rechtlich können wir das überhaupt nicht machen, unter Ausschluss der anderen Partner, also der EU-Länder. Ich glaube, wenn ich jetzt anfangen würde, asiatische Anbieter auszuschließen, ich bin mir nicht ganz sicher, wahrscheinlich wäre das auch nicht ganz konform, was die Regeln der Welthandelsorganisation angeht. Jetzt kann man sich natürlich auf den Standpunkt stellen, Donald Trump hat das auch immer regelmäßig verletzt. Nur dann ist halt die Gefahr, dass, wenn jemand, wenn ein anderes Land auch so was macht, dass die dann eben auch die deutschen Hersteller ausschließen. Und wenn man sich jetzt noch mal anguckt, was 2008/2009 passiert ist, du hast ja eben gesagt, die Deutschen haben dann Kleinwagen im Grunde importiert. Zum Teil haben die das getan. Aber es ist so, dass ganz viele andere Länder auch solche Programme aufgelegt haben und dadurch sind auch deutsche Autos ins Ausland verkauft worden. Und wenn damals nicht China die Konjunktur so angekurbelt hätte, wie sie es angekurbelt hätte, dann wären wir nicht so schnell aus der Krise gekommen.

**Marco Herack:**

Du bist jetzt aber auch noch nicht für die Autoprämie, weil du in einem gewerkschaftsnahen Wirtschaftsinstitut arbeitest, oder?

**Sebastian Dullien:**

Na ja, das könnte man denken. Nein, Spaß beiseite. Also erstens, ich glaube, es ist auch den Gewerkschaften nicht ... die IG Metall natürlich hat eine sehr enge Verbindung zur Automobilindustrie, es gibt andere Gewerkschaften, die haben nicht ganz so eine enge Verbindung. Aber Tatsache ist einfach, dass ich die Abwrackprämie auch schon 2008/2009 als konjunkturpolitisches Instrument für sinnvoll ge-

halten haben. Und auch aus ganz anderen Überlegungen, lange, bevor ich beim IMK war, gesagt hab, die deutsche Automobilindustrie ist eine Schlüsselindustrie. Und es gibt eben solche Schlüsselindustrien an der Wertschöpfung, da soll man probieren, dass man darauf aufbaut und die zumindest nicht fahrlässig vor die Hunde gehen lassen.

**Marco Herack:**

Kaufst du dir denn dann ein Auto?

**Sebastian Dullien:**

Nee, wir haben schon ein Auto. Und wir fahren jetzt nicht wahnsinnig viel. Das ist aber so, dass das, glaub ich, nicht alt genug wäre, um das jetzt in der Form zu ersetzen.

**Marco Herack:**

Gut, und bevor jemand anders mich fragt, ich habe seit 2010 kein Auto mehr. Das heißt, ich werde jetzt ...

**Sebastian Dullien:**

Du hast auch keine Kinder, oder?

**Marco Herack:**

Ich habe auch keine Kinder, kein Auto. Mit mir ist nix anzufangen.

**Sebastian Dullien:**

Wir hatten kein Auto ohne die Kinder. Aber wenn man anfängt, mit den Kindern hat man sehr viel Sachen und auch Kinder häufiger zu transportieren. Und da sind aus unserer Erfahrung, grad mit den Kindersitzen, ist es sehr schwierig, mit Carsharing zu arbeiten.

**Marco Herack:**

Ja, und jetzt hätte ich dich fast hier aus der Sendung entlassen, Sebastian, aber dann ist mir doch noch eine Frage gekommen. Wir haben das ja in den letzten Wochen mitbekommen, dass ja sehr heiß diskutiert wurde in der Öffentlichkeit, dass, na ja, große Unternehmen, die am besten auch noch Dividende zahlen, und gefühlt Milliarden verdienen, Jahr um Jahr, dass man denen doch eigentlich nicht helfen müsse, weil die haben doch genug Geld. Das ist doch alles in Ordnung. Und gerade bei der Autoindustrie, die ja über sehr hohe Einnahmen in den letzten Jahren verfügte, könnte man sich ja genau auch diese Frage stellen. Und vielleicht ist das auch Teil des Unmuts, den mancher verspürt. Also wie stehst du da dazu? Haben die genug Geld, sodass man sie nicht fördern muss? Oder gibt's da vielleicht andere Faktoren?

**Sebastian Dullien:**

Erst mal vorneweg, die Automobilindustrie hat schon ziemlich viel Liquiditätsreserven. Und wenn es jetzt drum gehen würde, denen direkt einen Zuschuss zu geben, Subvention, eine direkte Subvention, da wäre ich extremst zurückhaltend. Zumal sie, wie du richtig gesagt hast, jetzt auch Dividenden ausschütten. Wenn man das tut, und auch, wenn man hohe Manager-Boni zahlt, finde ich, kann man eigentlich keine direkte Staatshilfe beantragen. Der Punkt ist aber ein anderer, natürlich kann ich jetzt sagen, die gehen nicht ein. Also die überleben diese Krise, weil sie diese Reserven haben. Aber ich möchte ja nicht nur die Konzerne schützen, sondern ich möchte ja einerseits Jobs schützen, und jetzt nicht nur Jobs in der Stammbesellschaft, wenn es da Beschäftigungssicherungsvereinbarungen gibt, sondern eventuell auch bei den Leiharbeitern und bei den Zulieferern. Und ich möchte diese Transformation stärker voranbringen. Also ich möchte, dass die schneller umstellen auf die Herstellung von E-Mobilität. Und wenn ich das zusammendenke, dann macht eventuell eine gewisse Prämie für den Ersatz von alten Verbrennern durch E-Autos, macht an der Stelle schon Sinn. Weil ich da eben einen Anreiz schaffe, was zu produzieren. Ich gebe ja nicht einfach was für nichts, sondern da kommt eine Prämie. Und sie müssen was liefern, sie müssen auch besser liefern oder die Kunden davon überzeugen, dass sie es besser liefern können als die ausländischen Anbieter. Und das, glaub ich, ist was anderes, als wenn man direkt Geld überweist.

**Marco Herack:**

Ja, dann sind wir jetzt wirklich zum Ende gekommen. Und ich bedanke mich dafür, dass du dir die Zeit genommen hast und wünsche dir einen schönen Abend.

**Sebastian Dullien:**

Ja, danke gleichfalls.

**Marco Herack:**

Und euch, liebe Hörerinnen und Hörer, eine schöne Zeit und bis bald.