

Forschung

Abwracken um jeden Preis?

Prof. Dr. Fritz Helmedag, Inhaber der Professur Mikroökonomie der TU Chemnitz, zieht eine kritische Zwischenbilanz der Umweltprämie

2.500 Euro bekommt in Deutschland seit Anfang 2009, wer ein Auto verschrotten lässt, das neun Jahre oder älter ist und gleichzeitig ein Neufahrzeug kauft, das beim Abgasausstoß mindestens die Euronorm 4 erfüllt. Umweltprämie heißt diese Maßnahme offiziell, gesprochen wird in der Regel von der Abwrackprämie. Die Bundesregierung verspricht sich davon einen Anschlag für die Konjunktur. "Insgesamt zwei Millionen PKW werden dadurch bis Jahresende aus dem Verkehr gezogen", berichtet Prof. Dr. Fritz Helmedag, Inhaber der Professur Mikroökonomie an der TU Chemnitz. Er hat sich mit der Frage beschäftigt, wie die Maßnahme aus volkswirtschaftlicher Sicht einzuschätzen ist.

"Zunächst einmal fällt positiv auf, dass Konjunkturpolitik wieder salonfähig geworden ist, obwohl die in Deutschland dominierende akademische Volkswirtschaftslehre bis dato diesbezüglich strenge Abstinenz gepredigt hat", sagt Helmedag und ergänzt: "So sehr der Praxis prinzipiell Lob für die Verabschiedung öffentlicher Programme zur Beschäftigungsstützung gebührt, schneiden die gewährten Anreize zur Verschrottung älterer Autos, was die Zieltauglichkeit angeht, eher schlecht ab." Als Pluspunkt könne man lediglich notieren, dass die Aktion das Publikum schnell bewege, die Autohäuser zu beehren - die Negativliste sei demgegenüber recht lang.

"Es beginnt mit einem Etikettenschwindel", zählt Helmedag auf: "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 sei aber keineswegs gewährleistet: "Es kommen etliche Autos in die Presse, die sogar die grüne Feinstaubplakette tragen. So werden mutwillig Fortbewegungsmittel zerstört, die eigentlich noch ihren Dienst tun und Nutzen stiften", sagt Helmedag.

"Die Abwrackprämie erscheint überdies verteilungspolitisch bedenklich", ergänzt der Mikroökonomie-Professor. Sie begünstige jene Kraftfahrer, die einen neuen PKW finanzieren können. Andere Kundengruppen - vor allem weniger betuchte Bevölkerungskreise - profitieren nicht unmittelbar. Teilweise handele es sich auch um bloße Mitnahme- und Vorzieheffekte, die in längerer Betrachtung keinen Mehrabsatz hervorrufen.

Die Neutralität des Wettbewerbs sieht Helmedag ebenfalls nicht gewährleistet - sowohl zwischen den Branchen als auch innerhalb des Wirtschaftszweiges: "Die Automobil-Lobby hat es aufs Neue vermocht, ihre Sonderinteressen durchzusetzen." Das Geld, das für Autos ausgegeben wird, fehle an anderer Stelle. "Nicht nur Möbelverkäufer und Gastwirte sind die Leidtragenden. Im Gewerbe selbst klagen Werkstätten und Gebrauchtwagenhändler über Umsatzeinbußen", so der Chemnitzer Professor. Außerdem sei zu beobachten, dass fast nur Hersteller profitieren, die Klein- und Mittelklassefahrzeuge anbieten. "Etwa 60 Prozent davon kommen aus dem Ausland, was man als Exportnation akzeptieren mag, allerdings kaum aus Sicht des heimischen Arbeitsmarktes", so Helmedag.

Auch auf Seiten der Antragssteller sei die Erfolgsbilanz nicht immer positiv. "Schon jetzt wird die Verschrottung von Fahrzeugen gemeldet, deren Marktwert 2.500 Euro übertrifft. Geht man obendrein davon aus, dass die Preise von Gebrauchtwagen mittlerer Jahrgänge sinken, hätte der ein oder andere Subventionsempfänger wohl ohne das Kassieren der Abwrackprämie ein besseres Geschäft gemacht", gibt Helmedag zu bedenken.

"Im Vergleich zur Auslobung einer Abwrackprämie gibt es in der Sozialen Marktwirtschaft überzeugendere Instrumente", urteilt Prof. Helmedag und regt eine Verteilungs- und Transferpolitik zugunsten von Haushalten mit bescheidenen Einkommen an: "Verfügen Geringverdiener, Arbeitslose, Sozialhilfebezieher und Kleinrentner über mehr Kaufkraft, liefern öfter klingende Ladenkassen die Begleitmusik einer vitalisierten ökonomischen Aktivität und wachsenden Wohlstands."



"Die Automobil-Lobby hat es aufs Neue vermocht, ihre Sonderinteressen durchzusetzen" - Prof. Dr. Fritz Helmedag sieht die Neutralität des Wettbewerbs durch die Umweltprämie gefährdet.

Foto: Christine Kornack



Weitere Informationen erteilt Prof. Dr. Fritz Helmedag, Telefon 0371 531-34185, E-Mail fritz.helmedag@wirtschaft.tu-chemnitz.de.

Katharina Thehos
11.05.2009