

Vom Sinn und Unsinn der sogenannten Abwrackprämie

Der volkswirtschaftliche Schaden der Prämie ist weit größer als ihr Nutzen.

Von Hermann Patzak

Im Rahmen des Konjunkturpaketes 2 hat die Deutsche Regierung beschlossen, jeden Kauf eines Pkw mit 2.500 Euro zu subventionieren, wenn der Verkäufer ein zumindest 9 Jahre altes Auto dafür in Zahlung gibt. Das Altkauto wird verschrottet.

Das erklärte Ziel dieser Aktion ist es, den drohenden Beschäftigungseinbruch in der deutschen Autoindustrie und damit den für Deutschland prognostizierten Wirtschaftseinbruch in Höhe von 6 Prozent des Bruttoinlandsproduktes zu verhindern. Das Bruttoinlandsprodukt betrug im vergangenen Jahr 2.492 Mrd. Euro, der prognostizierte Einbruch wird also auf – 132 Mrd. Euro geschätzt. Wir wollen untersuchen, ob die Verschrottungsprämie zum Erreichen des erklärten Zieles wirklich beitragen kann?

Um die wirtschaftlichen Prozesse in einer Volkswirtschaft in einem Konjunkturaufschwung und einem Konjunkturereinbruch verstehen und die wirtschaftspolitischen Maßnahmen zur Steuerung des Konjunkturablaufes beurteilen zu können, muß man das Phänomen des Multiplikators kennen. Seien Sie unbesorgt. Jeder, der das kleine Einmaleins gelernt hat, wird die Zusammenhänge verstehen.

Der Multiplikator in einer Volkswirtschaft¹

In einer Volkswirtschaft führen die Ausgaben von Wirtschaftssubjekten (Unternehmen, Staat, Haushalten) bei den Empfängern der Zahlungen zu einer Einkommenssteigerung, über die diese wiederum verfügen. Nach Abzug einer bestimmten Sparquote, von z.B. 10 Prozent, werden also 90 Prozent (Konsumquote) wieder ausgegeben. Auch zwischen Ausgabensteigerungen und Investitionen besteht eine ähnliche Beziehung: Zusätzliche Ausgaben machen zusätzliche Investitionen erforderlich. Man nennt dieses Verhältnis Investitionsquote.

Mit unseren Beispielszahlen ergäbe sich also in einer Volkswirtschaft, in der eine zusätzliche Ausgabe in Höhe von 100 durch den Staat getätigt wird, nachstehende Einkommensentwicklung:

¹ Nach dem 2. Weltkrieg ist die Nationalökonomie in Deutschland – in Anlehnung an die angloamerikanische Ökonomie – in einem Maße mathematisiert worden, bei dem das Verhältnis von mathematischem Aufwand und ökonomischer Erkenntnis völlig aus den Fugen geriet. Die abstrakten mathematischen Modelle aus der Wachstums- und Spieltheorie z.B. haben Machbarkeiten vorgetäuscht, die im realen Wirtschaftsleben nicht verwirklicht werden können. Gerade das Ereignis der Weltwirtschaftskrise des 21. Jahrhunderts hat dem Machbarkeitswahn dieser Sorte von Theoretikern die Grenzen aufgezeigt. Das Multiplikatortheorem, das hier den Ablauf eines volkswirtschaftlichen Prozesses veranschaulicht, gehört nicht zu diesen komplexen und abstrakten Modelltheorien. Es kann, den Kausalzusammenhang zwischen Einkommen, Konsum und Investitionen in einer Volkswirtschaft anschaulich beschreiben. Konsum- Spar- und Investitionsquote sind empirisch überprüfbare Größen, deren Ursache-Wirkungszusammenhang für jede Zeitspanne der Vergangenheit und Zukunft nachgewiesen werden kann.

1. Ausgabe (Impuls)	100	100
Sparen	-10	
Investieren	5	
<hr/>		
2. Ausgabe, Periode 2	95	95
Sparen	-9,5	
Investieren	4,75	
<hr/>		
3. Ausgabe, Periode 3	90,25	90,25
Sparen	-9,025	
Investieren	4,5125	
<hr/>		
4. Ausgabe, Periode 4	85,7375	85,7375
Zwischensumme:		270,9875
Gesamtausgaben		370,9875

Nach 4 Perioden von Ausgaben und Einnahmen hat also in unserem Beispiel eine erste Ausgabe in Höhe von 100 bereits zusätzliche Ausgaben und damit ein zusätzliches Einkommen von rund 371 erzeugt. Den Prozeß dieser Einkommenssteigerung nennt man in der Nationalökonomie Multiplikatorprozeß. Wie groß ein derartiger Multiplikatorprozeß endgültig ist, läßt sich annähernd mathematisch berechnen. Die Multiplikatorformel lautet:

$$S_n = \frac{dI}{1 - c - m} = \frac{dI}{(1 - c) - m} = \frac{dI}{s - m}$$

Dabei steht dI (zusätzliche Investition) für den Betrag des 1. Anstoßes, c ist die Konsumquote (0,9) und m die Investitionsquote (0,05).

Umgekehrt hat natürlich auch eine Einkommensminderung in Höhe von 100 einen negativen Multiplikatorprozeß zur Folge, so daß sich das Volkseinkommen um ein Mehrfaches der ursprünglichen Ausgabe- bzw. Einkommensminderung verringert.

Sparquote (Konsumquote) und Investitionsquote verändern sich im Zeitablauf und können in den einzelnen konkreten Volkswirtschaften sehr unterschiedlich sein. Für die momentane wirtschaftliche Situation in Deutschland haben die Forschungsinstitute einen Multiplikator von 4,54 ermittelt². Somit ergäbe also eine einmalige Ausgabesteigerung in Höhe von 100 in unserer Volkswirtschaft eine Zunahme des Sozialproduktes von $100 * 4,54 = 454!$

Was die Abwrackprämie wirklich bringt

Eigentlich hat man die Prämie amtlicherseits „Umweltprämie“ getauft, ein Etikettenschwindel von der Art, wie ihn die Deutschen nun schon seit langem ertragen müssen, wenn ihre Regierungen die eigenen Aktionen beschönigen wollen. Verschrottungsprämie wäre der richtige Ausdruck, denn die prämierten Altfahrzeuge müssen in jedem Fall verschrottet werden, auch wenn ihr Wert noch wesentlich höher als die 2.500 Euro wäre. Das ist natürlich eine unerhörte volkswirtschaftliche Ressourcenvernichtung, weil der im Altfahrzeug noch vorhandene Restnutzen, dessen Herstellung einmal Rohstoffe, Arbeitsleistung und auch Umweltbelastungen gekostet hat, sinnlos vernichtet wird. Man kann die Sinnlosigkeit der volkswirtschaftlichen Wertvernichtung an einem drastischen Beispiel veranschaulichen:

Ein Autobesitzer, der sein 9 Jahre altes Fahrzeug gegen ein neues zu den Verschrottungsbedingungen in Zahlung gab, erzielte nach längerem Feilschen bei dem Autohändler den stolzen

² Vgl. „Der Spiegel 2008, Nr. 49, Seite 27.

Anrechnungspreis von über 6.000 Euro. Der Händler konnte diesen Rabatt gewähren, weil er selbst vom Hersteller einen Nachlaß von 4000 Euro plus der Umweltprämie von 2.500 Euro bekam. Man wird also davon ausgehen können, daß dieses Altauto unter normalen Umständen noch einen Marktwert von über 4000 Euro erzielt hätte. Das Auto ist unter die Schrottpresse geraten und mit ihm die noch vorhandenen – sicherlich noch einige Jahre währenden Nutzungswerte! Dem Händler ist bei dem Geschäft gar nicht wohl, weil nämlich unmittelbar danach eine allein erziehende Mutter von 2 schulpflichtigen Kindern mit ihrem 14 Jahre alten Auto vorfuhr mit der Bitte, das Auto nochmals für den TÜV herzurichten. Wie gerne hätte sie ihr Vehikel gegen das zur Verschrottung übergebene Fahrzeug eingetauscht.

Doch kommen wir zurück zur volkswirtschaftlichen Problematik und der Frage, welchen Wert die Verschrottungsprämie für die Beschäftigung und Konjunktur in Deutschland haben kann? Voraussetzung für einen positiven Wachstums- und Beschäftigungseffekt – wie im obigen Multiplikator-Beispiel dargestellt – ist, daß zusätzliche Ausgaben ein zusätzliches Einkommen erzeugen. Im Inland erzeugen! Und beides ist nicht der Fall!

Erstens kaufen die Deutschen wegen der Prämie keine zusätzlichen Autos, sondern sie kaufen ein Auto, das sie ohnehin kaufen wollten. Doch jetzt wird ihr Autokauf staatlich subventioniert. Sie mögen jetzt vielleicht ein neues Auto vorzeitig kaufen, um in den Genuß der Prämie zu kommen. Na klar, wer wird sich denn dieses Schnäppchen entgehen lassen. Aber in Deutschland werden keine zusätzlichen Autos wegen der Prämie verkauft. Der Markt ist gesättigt.

Zweitens muß man die Frage stellen, wem die Prämien zugute kommen. Hierzu ist zu sagen, daß die in Deutschland tätigen Automobilhersteller – auch wenn es gar keine deutschen Unternehmen sind (Opel, Ford) – nicht einmal die Hälfte des prämiensubventionierten Absatzes bekommen:

Hersteller	Verkaufsmenge	in % der ges.		Prämie *Verk. menge
		Verkaufsmenge	Absatzmenge	
Volkswagen	170.000	30,02%		425.000.000
BMW	4.000	0,71%		10.000.000
Mercedes	1.633	0,29%		4.082.500
Summe 1	175.633	31,01%		439.082.500
Opel	48.000	8,48%		120.000.000
Ford	37.000	6,53%		92.500.000
Summe 2	260.633	46,02%		651.582.500

Mit über 50 Prozent der Prämiensumme finanzieren die deutschen Steuerzahler also die Beschäftigung und das Wachstum in ausländischen Volkswirtschaften.

	Verk.Quote	Deutschland	Ausland
Rechnung 1	46,02%	2.301.017.228	2.698.982.772
Rechnung 2	31,01%	1.550.588.601	3.449.411.399

Je nach Rechnung fließen also rund 2,7 Mr. Euro bzw. sogar rund 3,4 Mrd. Euro der Steuer-gelder ins Ausland, um Wachstum und Beschäftigung dort zu stützen bzw. zu erzeugen.

Für die Bekämpfung des in Deutschland prognostizierten Beschäftigungs- und Wachstums-einbruchs verbleiben also 2,3 Mrd. Euro bzw. 1,55 Mrd. Euro. Der sich daraus ergebende Multiplikatoreffekt wäre dann also:

2,3 Mrd. Euro x 4,545 = 10,46 Mrd. Euro bzw.
 1,55 Mrd. Euro x 4,545 = 7,48 Mrd. Euro!

Die Kfz - Abwrackprämie verhindert also einen Einkommenseinbruch in Höhe von 10,46 Mrd. Euro in Deutschland. Wohlgermerkt, es handelt sich nicht um eine Einkommenssteigerung, denn zusätzliche Kraftfahrzeuge können in Deutschland nicht verkauft werden, weil der Markt gesättigt ist. Volkswirtschaftlich gesehen, wird man von einem Beschäftigungseffekt in dieser Höhe sprechen können. Der Einkommenseffekt für die deutschen Arbeitnehmer ist wesentlich niedriger. Die Verteilungsquote des Volkseinkommens auf Arbeits- und Kapitaleinkommen betrug in den letzten 3 Jahren 65 Prozent für Arbeit und 35 Prozent für Kapital. Dem Faktor Arbeit in Deutschland (Arbeiter, leitende Angestellte, Manager, Ingenieure) kommen somit $10,48 * 0,65 = 6,8$ Mrd. Euro zugute!

Die Verluste auf dem Gebrauchtwagenmarkt sind größer

Doch dabei ist noch nicht berücksichtigt, daß die Abwrackprämie die Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Deutschland verdorben hat. Der Gesamtsumme der Prämien in Höhe von 5 Mrd. Euro stehen die Verluste aller Händler und Werkstätten aus dem Gebrauchtwagengeschäft gegenüber. Hinzu kommen die entgangenen Gewinne der Werkstätten für die Reparaturen an den Fahrzeugen, die verschrottet wurden. Diese Verluste werden in nachstehenden Berechnungen nicht berücksichtigt³. Sicherlich ließen sich die Preis- und damit Einkommensminderungen auf den Gebrauchtwagenmärkten mit Hilfe von Kennzahlen der Branchenverbände und den Zahlen aus Industrie- und Handelskammern sowie Handwerkskammern ziemlich genau ermitteln. Da mir solche Zahlen nicht zur Verfügung stehen, muß ich eine Alternativrechnung erstellen, die auf plausiblen Annahmen und Auskünften aus einigen wenigen Einzelbefragungen betroffener Unternehmen beruht.

In der Alternative 1 unterstelle ich, daß die Gebrauchtwagenpreise im Durchschnitt um 2.500 Euro gefallen sind. In der Alternative 2 rechne ich mit einem durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreis von 15.000 Euro und gehe davon aus, daß er infolge der Prämie von 2.500 Euro um 1.500 Euro gefallen ist. Daraus ergeben sich folgende Rechnungen und Erkenntnisse:

Im Falle 1 stehen dem positiven Einkommenseffekt aus der Abwrackprämie in Höhe von 10,5 Mrd. Euro, der den in Deutschland produzierenden Herstellern zugute kommt, eine Einkommensminderung bei den Gebrauchtwagen in Höhe von – 22,8 Mrd. Euro gegenüber, was im Nettoeffekt einer Einkommensminderung von rund 12,3 Mrd. Euro entspricht.

Im Falle 2 kommt es zu einer Einkommensminderung von rund – 6,6 Mrd. Euro.

	incl.Opel/Ford Preisminderung	ohne Opel/Ford Ø Preisminderg.
Gebrauchtwagenpreise	2.500	1.500
Kfz - Menge =	2.000.000	2.000.000
Mindererlös	-2.500	-1.500
Multiplikator	4,545454545	4,545454545
Einko.Minderg.	-22.727.272.727	-13.636.363.636
Effekt.EinkSteigerg.	10.459.169.219	7.048.130.004
Einkomm.Effekt:	-12.268.103.509	-6.588.233.632

³ Sie zu ermitteln – mit empirisch statistischen Methoden – wäre eigentlich eine Pflichtaufgabe für die hochdotierten wirtschaftswissenschaftlichen Lehrstühle deutscher Universitäten und die wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute. Doch die haben das nicht begriffen oder haben scheinbare wichtigere Aufgaben zu erledigen.

Es gäbe noch eine dritte Alternative (Fall 3) zur überschlägigen Berechnung der Beschäftigungs- bzw. Einkommensbeeinflussung durch die Abwrackprämie: Die Preiseinbrüche bei den Gebrauchtwagen werden aus der effektiv ermittelten Preisminderung bei den Neuwagen ermittelt. Hierzu konnte man aus der FAZ vom 05.05.2009⁴ folgende [Daten](#) erfahren:

Der durchschnittliche Neupreis für PKW von ursprünglich 28.052 Euro im ersten Quartal 2009 um 13 Prozent auf 21.600 Euro gefallen. Dieser Preis sei allerdings nur auf die Minderung der Herstellerpreise zurückzuführen. Berücksichtigt man zusätzlich die Verschrottungsprämie, so kommt man zu einer durchschnittlichen Preisminderung von – 36,4 Prozent. Auf diese Verschrottungsprämie entfielen dann nur 1.250 Euro, wie nach stehende Rechnung zeigt:

<u>Durchschnittspreis Neuwagen</u>			vorher.Preis
1. Quartal 09	-23%	21.600,00	28.051,95
Berücksichtigung Abwrackprämie		-2.500	-8,91%
theoretischer Preis		19.100,00	
effektiver Preis lt. FAZ 05.05.09.S.12		17.850,00	-36,37%
Prämienbewirkter Preisrückgang		-1.250,00	

Geht man nun davon aus, daß diese Preisminderung für die gesamten 5 Mrd. Euro veranschlagt werden muß und behandelt man die USA-Unternehmen Opel und Ford so, als wären es deutsche Unternehmen (im obigen Beispiel Fall 1) – was die Beschäftigungswirkung der Verschrottungsprämie betrifft, so kommt man zu folgendem Ergebnis:

Schrottprämie	2.500
Kfz - Menge =	2.000.000
GebrWa Minderung	-1.250
Multiplikator	4,545454545
Einko.Minderg.	-11.363.636.364
Effekt.EinkSteigerg.	10.459.169.219
Einkomm.Effekt:	-904.467.145

Selbst unter der Annahme, daß die Verschrottungsprämie sich bei den Gebrauchtwagenpreisen nur mit 1250 Euro, also der Hälfte der Prämie, niederschlägt und daß man die Einnahmesteigerungen bei den Unternehmen Opel und Ford wie bei den deutschen Unternehmen behandelt, haben die 5 Mrd. Euro Subventionen im Nettoeffekt immer noch eine Verringerung des Volkseinkommens in Höhe von knapp 1 Mrd. Euro zur Folge.

Die effektive Einkommensminderung ist allerdings weit größer, denn man muß ja noch die Einkommensminderungen bei den verringerten Reparaturen in den Werkstätten berücksichtigen, auf deren Quantifizierung hier – mangels verfügbarer Daten – verzichtet werden muß.

Anders die Tatsache, daß rund 35 Prozent des in Deutschland verdienten Geldes an die Eigentümer in USA fließen und deshalb in Deutschland nicht im Einkommenseffekt berücksichtigt werden dürfen. Die oben ermittelte positive Einkommenssteigerung in Höhe von 10,459 Mrd. Euro muß also noch einmal korrigiert werden:

⁴ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 05.05.2009 Seite 12.

Prämie/Stck	2.500		Anteil an Verk.	Anteil an der	EinkoEffekt
VerkMenge gesamt	2.000.000	Multiplikator	Menge in %	ges.VerkMenge	Menge*Prämie
Multiplikator generell		4,545455	31%	620.235	7.048.130.004
Multiplikator Opel/Ford		2,954545	15%	300.171	2.217.175.489
Gesamt				920.407	9.265.305.493
Einkommensminderungen aus dem Preisverfall bei Gebrauchtwagen					-11.363.636.364
Nettoeffekt - Einkommensminderungen durch die Abwrackprämie					-2.098.330.870

Von den 5 Mrd. Euro Verschrottungsprämie profitieren Opel und Ford mit einer Absatzsteigerung in Höhe von 300.171 Stück. Da von dem Gesamteinkommen nur 65 Prozent im Inland verbleiben, beträgt die Gesamteinkommenssteigerung aus den Opel und Ford zuströmenden zusätzlichen Verkäufen 2,217 Mrd. Euro, so daß der positive Einkommenseffekt insgesamt nur mit 9,265 Mrd. Euro und nicht mit 10,459 Mrd. Euro (vorhergehende Tabelle) veranschlagt werden kann.

Die volkswirtschaftliche Erkenntnis

Die deutsche Regierung subventioniert den Verkauf von Personenkraftwagen in Deutschland mit 5 Mrd. Euro. Zusätzliche Fahrzeuge können in Deutschland nicht verkauft werden. Der Markt ist gesättigt. Es kann nur darum gehen, den Einbruch der Verkaufszahlen zu verringern oder zu stoppen. Im Prinzip können also auf diese Art und Weise für spätere Jahre geplante Einkäufe vorgezogen werden.

Weniger als die Hälfte der 5 Milliarden Euro stützt die Absatzzahlen der in Deutschland vorhandenen Produktionsstätten. Der größere Teil fließt ausländischen Produzenten zu und steigert das dortige Einkommen und die Beschäftigung. Auf der anderen Seite wirkt sich der volle Subventionsbetrag in Höhe von 5 Mrd. Euro auf den Sektor Gebrauchtwagen aus. Die Preise sind erheblich eingebrochen. Der dadurch ausgelöste negative Multiplikatorprozeß vernichtet mehr Einkommen als der positive Multiplikatorprozeß erzeugen kann! Egal, mit welchen Annahmen man auch immer rechnet, selbst bei der Annahme, daß die Gebrauchtwagenpreise nur um 50 Prozent der Verschrottungsprämie sinken, muß festgestellt werden, daß der Nettoeffekt negativ ist.

Die Regierung verstärkt also sogar die Rezession, anstatt sie zu mildern. Es ist üblich geworden, solche Fehlleistungen des deutschen Politpersonals als handwerkliche Fehlleistungen zu bezeichnen. Das ist eine Beleidigung für das althergebrachte deutsche Handwerk, dessen Leistung immer noch weltweit anerkannt wird. Was hier geschieht, beweist die intellektuelle Unfähigkeit der Politiker der bundesdeutschen Parteienkaste. Die Geschehnisse bezeugen aber auch das feige Duckmäsertum der wirtschaftswissenschaftlichen Eliten, die es offenbar nicht wagen, die schwerwiegenden Fehler der politisch verantwortlichen Kräfte in Deutschland aufzudecken!

Wieder einmal sollen die Deutschen gekauft werden. Es geht um ihre Stimmen bei den anstehenden Wahlen des Jahres 2009. Bei den Wählern soll das Gefühl entstehen, daß es der Regierung sogar in Krisenzeiten gelingt, noch Konsumvorteile (Abwrackprämie) für sie herauszuschinden. Und die Methode zeigt die gewohnte Wirkung. Man kann es an vielen Orten hören und lesen: „Uns geht es doch gar nicht so schlecht, wie es die notorischen Schlechtredner behaupten“.

Doch gemacht! Was nicht ist, das bringen die deutschen Regierungsverantwortlichen noch fertig. Der Konsumvorteil, den sich einzelne Bürger heute erkaufen können, wird überkompensiert durch die Nachteile, die alle Deutschen erleiden, weil sie

- (1) die diese Prämie bezahlen müssen. Und weil
- (2) sie eine Prämie bezahlen, die die deutsche Wirtschaft noch weiter abstürzen läßt, anstatt sie zu stützen.

Um die Effizienz der übrigen Maßnahmen der Konjunkturpaketes 2 ist es nicht wesentlich besser bestellt.⁵

Was muß eigentlich noch alles geschehen, damit die Deutschen merken, wem sie das ökonomische und soziale Abdriften in den letzten Jahrzehnten verdanken? Die Polit-Eliten verwechseln ihre eigentliche Pflicht – für das Wohl und Wehe der Deutschen zu sorgen – mit der Begier, wieder gewählt zu werden. Seltsam ist, daß die sogenannten kritischen Medien bei ihrer selbst gesellten Aufgabe – die Bürger aufzuklären – völlig versagen.

©: www.hpatzak.de 14.05.2009

⁵ Vgl. H. Patzak; „Die große Weltwirtschaftskrise im 21. Jahrhundert Ursachen, Gesetzmäßigkeiten des Ablaufes und die Fehler der Politik in Wirtschaftsinformationsdienst (WIF): www.hpatzak.de.