

Das Schiff läuft aus dem Ruder: Teil 9

Die Abwrackprämie hat einen Multiplikator-Effekt, der gegen Null tendiert.

Im ursprünglichen Konjunkturpaket 2 waren Abwrackprämien in Höhe von 1,5 Mrd. Euro vorgesehen. Infolge der großen Nachfrage nach diesem Preisvorteilsschnäppchen von 2.500 Euro, die jeder Käufer für sein über 9 Jahr altes Kfz bekommt, wurde der Betrag von der Deutschen Regierung auf 5 Mrd. Euro erhöht. Man hat mit dieser Aktion das Nervenzentrum des deutschen Konsumbürgers der Nachkriegszeit getroffen: Konsummaximierung und Schnäppchenjagd.

Doch welcher Beschäftigungseffekt – für die deutsche Wirtschaft – läßt sich mit der Prämie erzielen? Aus der am 25.03.09 in der FAZ veröffentlichten Liste sind die Verkaufszahlen der Autohersteller, die durch die staatliche Abwrackprämie ausgelöst wurden, ersichtlich:

<u>Abwrackprämie, am 25.03.09</u>	FAZ vom 26.03.09, Seite 11		in Deutschland	
Prämie je Auto in Euro:	2.500	Prozent	bleiben	
Volkswagen	170.000	30,02%	425.000.000	425.000.000
Skoda	62.000	10,95%	155.000.000	
Renault Dacia	60.000	10,59%	150.000.000	
Opel	48.000	8,48%	120.000.000	
Toyota	45.000	7,95%	112.500.000	
Ford	37.000	6,53%	92.500.000	
Fiat	31.000	5,47%	77.500.000	
Citroen	24.600	4,34%	61.500.000	
Hyundai	24.500	4,33%	61.250.000	
Peugeot	24.000	4,24%	60.000.000	
Honda	11.000	1,94%	27.500.000	
Nissan	9.000	1,59%	22.500.000	
Seat	5.600	0,99%	14.000.000	
Mazda	5.010	0,88%	12.525.000	
BMW	4.000	0,71%	10.000.000	10.000.000
Suzuki	4.000	0,71%	10.000.000	
Mercedes	1.633	0,29%	4.082.500	4.082.500
Summe	566.343	100,00%	1.415.857.500	439.082.500
Wert	1.415.857.500			31%

Worauf es ankommt:

Bis zur 2. Hälfte im Monat März wurden 566.343 Autos verkauft, für die der Deutsche Staat die Abwrackprämie zahlt. Das waren 1,415 Mrd. Euro.

Welcher Teil dieses Geldes fließt ins Ausland und sichert dort die Beschäftigung und nicht im Inland?

Im Prinzip können allerdings nur noch die Firmen Volkswagen, BMW und Mercedes als deutsche Unternehmen bezeichnet werden, wiewohl auch diese schon zu erheblichen Teilen in ausländischer Hand sind, vor allem die Daimler - AG! Diese sogenannten „deutschen Unternehmen“ erhielten von der vom deutschen Steuerzahler zu zahlenden Prämiensumme:

Volkswagen	0	170.000	30,02%	425.000.000
BMW	0	4.000	0,71%	10.000.000
Mercedes	0	1.633	0,29%	4.082.500
Summe 1		175.633	31,01%	439.082.500
Opel	0	48.000	8,48%	120.000.000
Ford	0	37.000	6,53%	92.500.000
Summe 2		260.633	46,02%	651.582.500

Je nach Rechnung kommt man zum Ergebnis, daß den „deutschen Unternehmen“ 31 Prozent bzw. 46% Prozent zugute kommen. Nur von diesem Betrag kann eine Multiplikatorwirkung für die deutsche Volkswirtschaft ausgehen! Also ist für die Kfz-Prämien – Milliarden mit einem Multiplikator von weniger als 50 Prozent zu rechnen! Er kann wie folgt annähernd berechnet werden:

alter Multiplikator		Anteil deutsch. Unternehmen	=	neuer Multiplikator
4,55	*	46%	=	2,09
4,55	*	31%	=	1,41

Der Multiplikator ist also im Falle der Abwrackprämie wesentlich geringer!

Berücksichtigt man jetzt noch, daß infolge des prämierten verursachten zusätzlichen Neuwagenverkaufs der Absatzmarkt für Gebrauchtwagen in etwa im gleichen Maß zurückgeht, wie der Absatz (überwiegend ausländischer Neu-Autos) angestiegen ist, so bleibt von der Multiplikator-Wirkung der Abwrackprämie noch weniger übrig. BMW und Mercedes Autos werden somit doppelt getroffen: Ihr Absatz von Neuaufos steigt nur gering, aber der Gebrauchtwagenmarkt für diese Marken bricht trotzdem ein. Es ist sogar daran zu zweifeln, daß für dieses Marktspektrum überhaupt ein positiver Multiplikator zustande kommt!

Die sogenannte Abwrackprämie hat nur einen Zweck: Die Konsumgier der Schnäppchenjäger wird befriedigt. Das bringt vordergründig Wählerstimmen ein. Die Stimmen der Konsumenten, die dankbar sind, daß es die Regierung so richtet, daß sie in der Krise sogar Vorteile einheimen können.

Doch auch diese Vorteilsjäger werden zur Kasse gebeten, weil sie ja mit ihren Steuern die Abwrackprämie mitfinanzieren müssen – genau so wie die anderen Bürger, die diese Prämie nicht beanspruchen können. Doch das wichtigste ist, daß von diesen Ausgaben ein viel zu geringer Beschäftigungseffekt ausgeht und das wiederum wird über kurz oder lang auch die Bürger treffen, die jetzt einen kurzzeitigen Einkommensvorteil aus der Prämie ziehen.

Entscheidend ist die Wirkung der Prämie auf Beschäftigung und Konjunktur in Deutschland. Und die ist das Geld nicht wert, das wir Bürger aufbringen müssen. Selbst der oben berechnete Faktor von 2,09 bzw. 1,41 muß noch erheblich reduziert werden. Der effektive Multiplikator für die deutsche Wirtschaft kann nur mit einem Wert zwischen 2 und 1 veranschlagt werden.

Die Prämie wurde von der Deutschen Regierung jetzt auf 5 Mrd. Euro erhöht. Weil sie angeblich so erfolgreich sei! Erfolgreich ist sie allerdings nur im Sinne des Stimmenkaufs für die nächsten Wahlen! Der Erfolg dieser Methode des Stimmenkaufs hat sich übrigens herumgesprochen. Auch die englische Regierung hat jetzt, Ende April 2009 entschieden, für über 10 Jahre alte Autos eine Abwrackprämie von 2000 Pfund zu zahlen. Auch diese Machthaber wollen wieder gewählt werden.

Fassen wir die Ausführungen zum Konjunkturpaket 2 zusammen:

Von dem geplanten Anstoß der Konjunktur durch Staatsausgabensteigerung und Steuererminderung in Höhe von 27 Mrd. Euro werden im Jahr 2009 einige Maßnahmen gar

nicht getätigt werden, andere werden erst im Laufe des Jahres zu einem späteren (vielleicht zu späten) Zeitpunkt ausgezahlt.

Bei einigen Ausgabensteigerungen (Kurzarbeitergeld und Abwrackprämie) wird der Multiplikatoreffekt wesentlich geringer ausfallen als veranschlagt. Auch das Konjunkturprogramm 2 wird den weiteren Einbruch der deutschen Wirtschaft nicht verhindern können.

Fazit: Die Konjunkturankurbelung verlangt rechtzeitige und weitaus größere staatliche Anstöße. Deutschland wird aus dieser Krise nicht gestärkt hervorgehen, wie die Bundeskanzlerin schwadroniert, Deutschland wird in den Sog der Krise weit tiefer hineingezogen als andere Volkswirtschaften.

Es bleibt nur die Hoffnung, daß die Deutschen endlich erkennen, wem sie diesen Absturz und den permanenten Abstieg der deutschen Wirtschaft zu verdanken haben. Nicht nur der systembedingten unkontrollierten Gier des Kapitals und der Manager nach stetig steigenden Renditen, sondern auch der Unfähigkeit der politischen Eliten aus den Parteien, dem ungezügelt Turbokapitalismus die notwendigen Zügel anzulegen.

www.hpatzak.de 23.04.2009