

Dudenhöffer, Ferdinand

Article — Published Version

Ein Pyrrhussieg: Abwrackprämie

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Dudenhöffer, Ferdinand (2009) : Ein Pyrrhussieg: Abwrackprämie, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 89, Iss. 4, pp. 217-, <https://doi.org/10.1007/s10273-009-0915-x>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/65547>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Abwrackprämie Ein Pyrrhussieg

Statt der geplanten 600 000 Pkw hat die Abwrackprämie einen nicht erwarteten Boom ausgelöst. Vermutlich werden 1,5 Mio. Prämienanträge gestellt und knapp 4 Mrd. Euro an Steuermitteln eingesetzt. Die Sonderkonjunktur freut Politiker und Autohändler. Bei den Autobauern ist das Bild differenzierter. Ende März entfielen 36% der Prämienanträge auf deutsche Marken, während in „normalen“ Zeiten deren Marktanteil bei 62% liegt. Da die Importeure überwiegend kleine und preisgünstige Fahrzeuge anbieten, wirkt die Prämie wie ein staatliches Dumping für Importfahrzeuge. Die deutschen Anbieter mussten mit Zusatzrabatten nachziehen, womit eine Rabatt-Spirale in Gang gesetzt wird. Wer einen Golf mit 30% Rabatt kauft, ist beim nächsten nicht mit 5% zufrieden. Neben dem Neuwagenmarkt hat die Prämie das Preisgefüge im Gebrauchtwagenmarkt zerstört. Gebrauchte Fahrzeuge können nur mit hohen Preisabschlägen Käufer finden. Dieser Verfall der Restwerte sorgt bei den deutschen Autobauern für höhere Leasingraten bei Neuwagen – schädigt also doppelt. Dabei stand von Anfang an fest, dass der Beschäftigungseffekt der Abwrackprämie kaum Bedeutung hat. Gut 75% der in Deutschland produzierten Autos gehen in den Export und nur knapp 40% der von den deutschen Autobauern verkauften Pkw gehen zu Privatkäufern. Schon theoretisch war der Beschäftigungseffekt der Prämie damit sehr begrenzt. Da mit Ausnahme des Opel Corsa und Ford Fiesta Kleinwagen im Ausland gebaut werden und bei den Fahrzeugen ab der Mittelklasse die Prämie Nachfrage weglenkt, wiegen die zusätzlichen Sonderschichten bei Opel und Ford die Verluste an den Bändern von Audi, BMW und Mercedes wohl nicht auf.

Ziel der Abwrackprämie ist es auch, den alten Fahrzeugbestand durch moderne Fahrzeuge mit besseren CO₂-Werten zu ersetzen. In Deutschland sind 41,3 Mio. Pkw im Bestand. Unterstellen wir, dass 400 000 Neuwagen mit der Prämie ohne Mitnahme- und Vorzieheffekte verkauft werden. Damit wird 1% des Fahrzeugbestandes „verjüngt“. Von einer Klimawirkung kann da wohl kaum gesprochen werden. Dabei ist keineswegs sicher, dass die Verbrauchswerte der Neuen besser sind. Wir verschrotten Fahrzeuge, die zum Teil noch fünf Jahre unterwegs sein könnten und ersetzen sie durch Neuwagen, die bei ihrer Produktion CO₂ emittiert haben. Um diesen zusätzlichen CO₂-Verbrauch auszugleichen, müssten die Neuwagen ein bis zwei Liter weniger Treibstoff verbrauchen als die

Schrottfahrzeuge. Sämtliche Fahrer von Altfahrzeugen müssten zwei Fahrzeugklassen nach unten absteigen. Auch das ist nicht der Fall. Bleibt der Vergleich der Verbrauchsdaten von Fahrzeugen, die über zehn Jahre alt sind. Nahezu alle Klein- und Kompaktwagen sind in ihren Abmessungen gewachsen, sie bewegen deutlich höheres Gewicht und sind in der Regel stärker motorisiert. Eine Nettoverbrauchseinsparung ist damit trotz besserer Motorentechnik keineswegs klar. Fazit: Die Prämie ist ökologisch äußerst fragwürdig. Die Bilanz der Abwrack-Prämie ist ernüchternd, insbesondere wenn in der Nach-Prämienzeit mit noch höheren Rabatten um noch weniger Käufer gebuhlt wird. Nach unserer Schätzung sind 25% der Zusatzverkäufe durch Gebrauchtwagenkunden entstanden, die ohne Prämie keinen Neuwagen gekauft hätten. Bleiben 75% der Käufer, die „vorgezogen“ haben. Die Zeit nach dem Prämien-Rausch wird hart.

*Ferdinand Dudenhöffer
Universität Duisburg-Essen
ferdinand.dudenhoeffer@uni-duisburg-essen.de*

Energiepolitik Mehr als nur Unbundling

Mit der aktuellen Einigung ist die Forderung der EU-Kommission zur Trennung von Netz und übrigen Geschäft nach langen Verhandlungen endgültig vom Tisch. Was nach einer Niederlage für die Konsumenten klingt, muss jedoch nicht so beurteilt werden. Tatsächlich hat das Unbundling weniger Preissenkungspotenziale als angenommen und zudem erhebliche ökonomische und rechtliche Risiken. Dass der Wettbewerb auf den europäischen Energiemärkten bisher nicht so stark ist wie von der EU-Kommission erhofft, liegt auch längst nicht mehr am natürlichen Monopol der Netze. Die Zugangsregulierung in Deutschland funktioniert im Strommarkt schon seit einiger Zeit recht gut und ist im Gasmarkt auf bestem Wege dahin. Die bedeutenderen Probleme liegen inzwischen bei der Stromerzeugung bzw. beim Gasimport. Hier ist der Marktzutritt für neue Anbieter nicht nur ein Problem der bestehenden hohen Konzentration, sondern auch der energiepolitischen Rahmenbedingungen: Die Erzeugung von Strom ist nach wie vor von den großen vier Verbundunternehmen geprägt, wesentliche Marktzutritte hat es nicht gegeben. Dies liegt auch daran, dass Kraftwerksneubauten weniger attraktiv geworden sind, obwohl durch die Überalterung des Kraftwerksparks der Bedarf hoch ist. Die Gründe hierfür sind z.B. unsichere Rohstoff- und CO₂-Zertifikatpreisentwicklungen, der Einfluss der

erneuerbaren Energien und nicht zuletzt die fehlende Akzeptanz der regionalen Bevölkerung.

Beim Gasimport hat es seit der Liberalisierung ebenso keine wesentlichen Veränderungen gegeben. Es sind weder neue Importregionen und -wege, noch neue Anbieter hinzugekommen. Durch die Struktur des Imports per Pipeline und durch langfristige Verträge in Verbindung mit der Ölpreisbindung ist es auch kaum möglich, spürbare Preissenkungen zu erreichen. Es sind jedoch bedeutende Preissenkungspotenziale vorhanden, deren Aktivierung eher eine politische als eine wettbewerbsökonomische Frage ist. Hierzu bedarf es einer konsistenten Energiepolitik. Dazu gehört z.B. die Förderung von Kraftwerksneubauten durch neue Anbieter, auch wenn Kohlekraftwerke aktuell sehr umstritten sind. Dazu gehören auch neue Gasimportwege wie Nord Stream zur Verringerung der Marktmacht der Transitländer oder Nabucco zur Erschließung neuer Importländer. Auch der Bau eines LNG(Flüssigerdgas)-Terminals ist dringend notwendig. Nur mit diversifizierten Quellen und ausreichenden Angebotsmengen lassen sich dauerhaft niedrige Energiepreise sicherstellen.

*Sebastian Schröer
Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI)
schroeer@hwwi.org*

Jobcenter

Unverständliche Ablehnung

Seitdem das Bundesverfassungsgericht Ende 2007 die Mischverwaltung von Arbeitsagenturen und Kommunen in den bundesweit 347 Jobcentern für Hartz-IV-Empfänger beanstandet hat, ringt die Politik um Lösungsmöglichkeiten. Zuletzt wurde der Vorschlag der Bund-Länder-Kommission zur Weiterführung der gemeinsamen Jobcenter in rechtlich eigenständigen „Zentren für Arbeit und Grundsicherung“ von der Unionsfraktion im Bundestag wieder verworfen. Eine Lösung für die Betreuung der rund 6,6 Mio. Hilfebedürftigen ist nicht in Sicht, obwohl die Arbeitslosenraten voraussichtlich stark ansteigen werden. Was macht die Neuregelung so schwierig?

Mit der organisatorischen Umsetzung der „Grundsicherung für Arbeitssuchende“ (Hartz IV)“ wurde der Versuch unternommen, die Vorteile von staatlicher Ar-

beitsvermittlung und dezentraler Betreuung auf kommunaler Ebene durch die Bündelung arbeitsmarktpolitischer Leistungen für alle hilfebedürftigen Personen „in einer Hand“ und „unter einem Dach“ zu realisieren. Dem stehen im föderalen Bundesstaat Deutschland die im Grundgesetz verankerten Regeln der Kompetenzverteilung zwischen den verschiedenen staatlichen Ebenen entgegen. So ist nicht nur die in den Arbeitsgemeinschaften (ARGE) praktizierte Mischverwaltung verfassungswidrig, auch eine vollständige Kommunalisierung der Grundsicherung, wie vom Deutschen Landkreistag gefordert, widerspricht prinzipiell Art. 84 Abs. 1 Satz 7 GG. Sie wäre ohne eine grundlegende Änderung der Finanzverfassung nicht möglich. Eine Übertragung der Verantwortung vom Bund auf die Länder wiederum wäre mit unabsehbaren Risiken für die Länderhaushalte verknüpft, was grundlegende Änderungen im Bund-Länder-Finanzausgleich zur Folge hätte. Eine stärkere Zentralisierung durch eine volle Übertragung der Aufgaben auf die Bundesagentur für Arbeit (BA) im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung wäre zwar verfassungskonform, aber mitunter wenig effektiv im Hinblick auf die vielschichtig beanspruchten Unterstützungsleistungen des zu betreuenden Personenkreises. Der Vorschlag der Hartz-Kommission, die Betreuung aller Arbeitssuchenden durch die BA, war aufgrund der unterschiedlichen Interessenlage der kommunalen Spitzenverbände und der Parteien bereits im Vorfeld der Einführung des SGB II politisch nicht durchsetzbar.

Wenn aber Leistungen und Hilfen der Grundsicherung für Arbeitssuchende weiterhin aus einer Hand erbracht werden sollen und sowohl Bund als auch Kommunen weiterhin bei der Leistungsgewährung zusammenarbeiten sollen, ist wohl eine Grundgesetzänderung unumgänglich. Wie die Betreuung von Langzeitarbeitslosen konkret ausgestaltet wird, ist zwar auch eine Effizienzfrage. In erster Linie sollten sich aber die Entscheidungsträger aus Verbänden und Parteien im Interesse der 6,6 Mio. Hilfebedürftigen und 56 000 Mitarbeiter in den Jobcentern alsbald einigen. Die Ablehnung des Kompromisses durch die Unionsfraktion ist vor diesem Hintergrund nicht nur unverantwortlich, sondern angesichts der begrenzten verfassungsrechtlichen Optionen auch unverständlich.

*Regina Konle-Seidl
Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Nürnberg
Regina.Konle-Seidl@iab.de*

Literatur und Links zu diesen und anderen aktuellen wirtschaftspolitischen Themen finden Sie auf der Website der ZBW unter ECONIS Select www.zbw.eu/dienstleistungen/econis_select.htm