

Verkehrswende

Das Abschaffen subventionieren

Von Michael Kopatz

— Vor einigen Jahren hatte ich eine interessante Begegnung im Zug. Mir gegenüber saß ein Geschäftsmann aus der Automobilindustrie. Wir kamen ins Gespräch und nach einer Weile fragte ich: „Warum fahren Sie (als Automann) denn mit der Bahn, sogar mit einer BahnCard 100?“ Seine Antwort: „Vor einigen Jahren habe ich mir den Fuß gebrochen. Daraufhin meinte der Chirurg, ich könne jetzt ein Jahr kein Auto fahren, ich war auf die Bahn angewiesen. Anschließend konnte ich mir gar nicht mehr vorstellen, mit dem Auto zu fahren. Wenn ich jetzt nach Hause komme, sind die Berichte geschrieben, die Listen fertig und ich habe meistens Feierabend. Früher musste ich mich dann noch Stunden an den Schreibtisch setzen. Deswegen ist es für mich auch nicht so schlimm, wenn es mal etwas später wird mit der Bahn.“

Die Umstellung auf ein Leben ohne eigenes Automobil wird als radikal empfunden. Das Auto ist soziokulturell und mental fest verankert. Stau auf der Autobahn, nervige Parkplatzsuche, steigende Spritpreise und Parkplatzgebühren haben bisher nicht vermocht, einen Wandel der Mobilitätskultur zu initiieren. Und das liegt wohl auch daran, dass die Bundesregierung augenscheinlich bisher nicht daran interessiert schien, dass Millionen Menschen ihre Gewohnheiten ändern und das eigene Auto abschaf-

fen. Im Gegenteil, sie verschenkt Milliarden, damit die Menschen ihre automobilen Gewohnheiten beibehalten. In Deutschland gibt es viel Geld vom Staat, wenn man einen Dienstwagen, einen Diesel oder ein E-Auto fährt. Auch der Kauf eines Hybrid-Autos oder das Pendeln zur Arbeit wird subventioniert. Insgesamt fördern die Behörden klimaschädliches Mobilitätsverhalten mit knapp 30 Milliarden Euro pro Jahr, bilanziert das Umweltbundesamt. (1)

Eine Prämie für kein Auto

Nur wenn man sein Auto abschafft, dann gibt es kein Geld. Wie wäre es mit einer Förderung für das Naheliegende? Es dürfte wohl der weitaus effektivste Beitrag zu Klimaschutz und Verkehrswende sein, den man leisten kann. Und so könnte die »Abschaffprämie« funktionieren: Wer sein privates Auto abschafft und mindestens für ein Jahr autofrei bleibt, bekommt 2.000 Euro vom Staat. (2) Eine Prämie als Impuls, einmal etwas anderes auszuprobieren, wie der Geschäftsmann in der Bahn.

Zum Vergleich: Im Jahr 2009 gab es für die Verschrottung des Autos 2.500 Euro, Abwrackprämie genannt. Heute bekommen Käufer(innen) eines E-Autos bis zu 9.000 Euro vom Staat. Der Bund zahlt, die Städte können die Prämie mit zusätzlichen Anreizen, sogenannten Incentives,

verstärken: Etwa durch ein günstiges Ticket für den Nahverkehr, einen Zuschuss für E- oder Cargo-Bike und – ganz wichtig – besondere Angebote für Carsharing. Denn die Umstellung fällt leichter, wenn sich ein Gemeinschaftsauto in unmittelbarer Nähe befindet.

Es gab in der Vergangenheit Modellprojekte wie etwa „Ein Monat ohne Auto“ oder „autofasten“. Doch zum einen war der veranschlagte Zeitraum viel zu kurz, denn so schnell werden Alternativen zum Getränkeholen oder Kinder-zum-Sport Bringen nicht zur Routine. Zum anderen stand der Privatwagen bei den Testhaushalten weiter vor der Tür. Nach einem Monat war dann eher klar: Ohne ist es extrem umständlich und der Wagen muss bleiben. Um wirklich neue Routinen zu etablieren, bräuchte es einen Selbstversuch über ein Jahr lang. Diese innovative Form einer Abwrackprämie könnte als Milliardenprogramm die Transformation der Mobilitätskultur initiieren. Wenn man die Prämie auf 2.000 Euro festlegt, würden bei einem Gesamtvolumen von vier Milliarden Euro zwei Millionen Autos abgeschafft. Vorausgesetzt freilich, es finden sich genügend Interessent(inn)en.

Das müsste man ausprobieren, zunächst in kleinem Maßstab. Details wären nach der Auswertung von Modellphasen festzulegen: Wie hoch sollte die Prämie sein, damit sie als attraktiv empfunden wird? Welche Incentives kommen gut an? Wie nah muss ein Carsharingauto bereitstehen? Bereits zweimal hat das Wuppertal Institut zusammen mit mehreren Kommunen und Stadtwerken einen Forschungsantrag dazu an den Bund gerichtet – ohne Erfolg. Vielleicht ist in Autodeutschland die Vorstellung, eine Prämie

für den Nichtkauf eines Autos ausbezahlen, noch zu visionär. Zumindest eine erste Studie zu vergeben, wie die Prämie ankommt und auszugestalten wäre, das traut sich nun vielleicht die Ampel-Koalition.

Inzwischen gibt es sogar erste Praxisbeispiele, in diese Richtung. In Denzlingen bekam 500 Euro Prämie, wer sein Auto abschaffte. Immerhin 15 Haushalte legten bei diesem ersten Versuch ihren Wagen still und verpflichteten sich, sogar für drei Jahre, keinen neuen zu kaufen. Die Prämie floss zweckgebunden etwa in ein Jahresticket für den öffentlichen Nahverkehr. Frankreich fördert mit 2.500 Euro die Anschaffung eines E-Bikes – aber nur, wenn man dafür sein Auto abschafft. Bisher gab es eine Prämie nur für den Erwerb eines neuen Autos. Und die Finnen bekommen 1.000 Euro durch das Programm „Cash for Clunkers“ (Bargeld für Klapperkisten).

Der Zeitpunkt ist günstig

Knapp 80 Prozent der Bürger(innen) wünschen sich weniger Autos in ihrer Gemeinde (3) und rund 40 Prozent können sich vorstellen, zukünftig auf ein eigenes Auto zu verzichten, wie eine Befragung aus dem Jahr 2019 ergab. (4) Demnach haben Millionen schon einmal darüber nachgedacht, ihr Auto abzuschaffen. Ein besonders naheliegender Moment, solch einen Gedanken in die Tat umzusetzen, ergibt sich, wenn das alte Auto geht und die Ausgabe für ein neues ansteht. Denn die Anschaffungskosten machen beim Privatauto den größten Anteil aus. Anschließend ergeben sich nur die Kosten für den Unterhalt und in der Regel sehen die Nutzenden allein den Spritpreis. Im Vergleich dazu erschei-

nen Bus und Bahn sehr teuer, ebenso wie Carsharing, weil mit jeder Fahrt die Vollkosten abgerechnet werden. Aus dem Besitz des Fahrzeugs ergibt sich sozusagen der ökonomische Zwang, es auch zu nutzen.

Hilfreich ist auch, dass die politische Debatte zur Verkehrswende an Fahrt aufnimmt, wie auch die Umsetzung von Maßnahmen. Der Bund hat seine Investitionen in die Bahn deutlich erhöht, viele Städte verbessern ihre Nahverkehrs- und Sharingangebote, erweitern ihre Radwegenetze, und vieles mehr. München, Hamburg und Berlin haben mit dem Rückbau von Parkflächen begonnen. Parken wird teurer und die CO₂-Steuer erhöht den Spritpreis. All das hat bisher nicht bewirkt, dass sich nennenswerte Teile der automobilen Stadtgesellschaft vom Privatauto trennen. An diesem Punkt setzt die Abschaffprämie an. Sie initiiert bestenfalls eine gesellschaftliche Debatte über das eigene Auto. Womöglich ändert sich nicht nur die Einstellung derer, die die Prämie erhalten, sondern der gesamten Gesellschaft.

Die Bundesregierung redet nicht davon, aber um die Klimaschutzziele zu erreichen, wird sich auch die Zahl der zugelassenen Pkw verringern müssen. Und das vor allem in den Städten, da man in vielen ländlichen Räumen auch langfristig auf ein Auto angewiesen sein wird. Verschiedene Klimaschutzzszenarien gehen von einem notwendigen Pkw-Rückgang um 30 bis 50 Prozent auf 25 bis 35 Millionen aus. (5) Die Besitzquote stieg kontinuierlich auf zuletzt 580 Pkw pro 1.000 Einwohner(innen) (6), die Entwicklung müsste aber in die entgegengesetzte Richtung gehen. Das Umweltbundesamt schlägt als Zielwert für Großstädte

150 Pkw vor. Es ist ein kaum vorstellbarer Kraftakt, die Autoflotte auf elektrische Motoren umzustellen, betrieben mit grünem Strom. Das ganze Vorhaben hängt von der Bereitschaft unserer Nation ab, ihre Mobilitätsroutinen zu überdenken.

Eine Prämie für kein Auto klingt im autoverrückten Deutschland ziemlich abenteuerlich. Doch das Weniger in der Automobilindustrie führt zu einem Mehr in zukunftsfähigen Branchen: Der Nah- und Fernverkehr, die Fertigung von Bussen und Zügen, Rädern, CargoBikes und E-Scootern, und die damit auszubauende Infrastruktur bringt wirtschaftliches Wachstum.

Nicht gerecht, aber zukunftstauglich

Nun lässt sich fragen, ob es angemessen ist, den Autobesitzer(inne)n noch mehr Geld hinterherzuwerfen. Wer hingegen nie ein Auto besessen hat oder bereits vor fünf Jahren auf Carsharing umgestiegen ist, bekommt nichts. Stimmt, das ist ungerecht. Ich habe nie ein Auto besessen und bin mit Carsharing ausgekommen. Doch warum ich jetzt dafür belohnt werden sollte, will mir nicht einleuchten. Die Prämie soll nicht belohnen, ein Verhalten beizubehalten, sondern motivieren, es zu verändern. Von den Prämien für den Erwerb eines Autos habe ich im Übrigen auch nie profitiert, sie wohl aber über Steuergelder mitfinanziert. Gerecht fühlt sich das nicht an.

Politik richtet sich auf die Zukunft. Wer vor Einführung des Elterngeldes Kinder bekam, ist leer ausgegangen ebenso wie die Käufer(innen) eines Elektroautos. Irgendwann einmal gab es eine Förderung für solare Warmwasseranlagen. Wer vor dem Stichtag beauftragt oder gekauft hat, ging leer aus

– oder bekommt weniger, wenn die Förderung erhöht wurde.

Deutschland war mal vorbildlich beim Klimaschutz. Doch jetzt geht das Land nicht mehr voran. Das liegt nicht zuletzt am Versagen der Verkehrspolitik und einem Bundesverkehrsminister, der ein zigmal untersuchtes Tempolimit mit nachweislich positiven Effekten für Klima und Todesraten als „gegen jeden Menschenverstand“ bezeichnete, sekundiert von einem Welt-Chefredakteur, der einer jungen Fridays-for-Future-Aktivistin empfahl, sie solle auch mal über die „Seele des Autos“ reflektieren.

Das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 die Emissionen im Verkehrssektor um 40 Prozent zu senken, ist nicht mehr annähernd zu erreichen. Die Emissionen liegen heute fast auf dem gleichen Niveau wie 1990. Und dennoch stehen die Zeichen auf Wachstum, mehr Straßen, mehr Autos, mehr Lkw, mehr Logistikzentren. Diese für Klima, Landschaft und Gesundheit desaströse Entwicklung zu stoppen, ist inzwischen sogar verfassungsrechtlich geboten. Die Antriebswende ist auf dem Weg, die Mobilitätswende steht noch aus.

In Verbindung mit den avisierten Investitionen in nachhaltige Infrastrukturen könnte eine Abschaffprämie als förderpolitische Innovation der Anfang sein für einen Wandel unserer Mobilitätskultur, einer menta-

len Transformation. Damit wir den jungen Menschen nicht die Zukunft klauen. – Es muss ein Ruck gehen durch Autodeutschland. _____

Anmerkungen

- (1) Umweltbundesamt (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Dessau-Roßlau.
- (2) Wuppertal Institut (2021): Klimapaket Autoverkehr. Mit welchen Maßnahmen der PKW-Verkehr in Deutschland auf Klimakurs kommt. Im Auftrag von Greenpeace e. V.
- (3) www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltbewusstsein-in-deutschland-2016
- (4) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/28022/umfrage/umfrage-zum-leben-ohne-auto/>
- (5) Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2020): Klimaneutrales Deutschland. S. 89; Erhard, J. / Reh, W. / Treber, M. / Oelinger, D. / Rieger, D. / Müller-Görnert, M. (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland. Weichenstellung bis 2050; dena (2021): dena Leitstudie. Aufbruch Klimaneutralität. Berlin.
- (6) Umweltbundesamt (2017): Die Stadt für Morgen. Dessau-Roßlau, S. 5.

Zum Autor

Michael Kopatz ist wissenschaftlicher Projektleiter am Wuppertal Institut und Buchautor. Zuletzt erschien „Wirtschaft ist mehr!“ im oekom verlag.

Kontakt

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
Dr. Michael Kopatz
E-Mail michael.kopatz@wupperinst.org
