



Der Crash-Test

Für die einen ist die Abwrackprämie ein Erfolgsmodell der Krisenintervention, für die anderen eine Bankrotterklärung der Politik.

Die 2500-Euro-Prämie zeigt, was passiert, wenn der Staat mit Milliarden das Spiel der Märkte beeinflusst: Bilanz einer Staatsaktion.

Mit der Routine einer Maschine läuft sie ab, diese seltsame Verwandlung von Blech in Politik, überall in Deutschland, 10 000-mal am Tag. Schrotthändler bocken die Autos auf, legen sie trocken, saugen die Gifte ab, Motoröl, Bremsflüssigkeit, Kühlwasser, Treibstoffreste, schlagen Fenster und Spiegel raus. Gabelstapler hieven die hohlen Karossen in die Presse, die drückt mit 300 Tonnen darauf und presst sie in drei Minuten knirschend zu kompakten Schrottquadern, 60 Zentimeter hoch, ein Meter tief, zwei Meter breit, jeder Golf, jeder Mercedes nur noch ein quaderförmiges Stück Vergangenheit.

Was jetzt ein Ritual ist auf den Schrottplätzen der Republik, begann als Verzweiflungstat, umstritten in allen Lagern. Und dann „schlug sie ein wie eine Bombe“, so Arbeitsminister Olaf Scholz, sie schlug ein bei Konsumenten und Autohändlern, sie verwandelt zwei Millionen VW Golf, Ford Fiesta, Opel, Daimler in Krisenpolitik, die vielen Deutschen so sinnvoll erscheint, wie Wirtschaftspolitik selten erschien – weil sichtbar etwas geschieht.

Die Abwrackprämie, geboren aus Unsicherheit, erfunden, um Wachstum zu schaffen, ist prototypisch geworden für die neue Art der Krisenbewältigung und das neue Denken; in Deutschland, aber nicht nur dort. *Prime à la casse* heißt die Prämie in Frankreich, *incentivi alla rottamazione* gibt es in Italien, eine *sloop premie* in den Niederlanden, *šrotovné* in der Slowakei, *shinsha kōnyū shien seidō* zahlt die Regierung in Japan. Portugal, Griechenland, Rumänien: Schon mehr als ein Dutzend Länder belohnt seine Autofahrer dafür, dass sie ihr altes Auto verschrotten und ein neues kaufen, mehr als zwölf Milliarden Euro wurden bisher weltweit dafür bereitgestellt. Eine seltsame, anfangs belächelte Idee ist zum Exportschlager geworden, jüngstes Mitglied im Club der Abwracker sind die USA.

Cash for clunkers nennen die Amerikaner ihre Variante, *clunker* heißt Schrottkarre, gezahlt werden bis zu 4500 Dollar für die alten Autos, wenn die neuen sparsamer im Verbrauch sind. Eine unameri-

kanische Staatsaktion eigentlich, aber ein durchschlagender Erfolg; nach wenigen Tagen schon war das Geld vergeben, sofort hat Washington das Budget von einer auf drei Milliarden Dollar erhöht.

Sie haben Deutschland genau studiert, sie wollen es ähnlich machen wie die Deutschen – billiger allerdings.

Niemand hat so viel Geld dafür hingelegt wie die große Koalition in Berlin. Ungeahnt schnell hatten die Deutschen ihre Prämie verabschiedet, ungeahnt schnell legten sie von 1,5 auf 5 Milliarden nach – und schneller als andere können sie nun die Konsequenzen bewerten; im September werden zwei Millionen Anträge bewilligt sein, zwei Millionen Mal 2500 Euro, dann läuft die Prämie aus.

Es ist ein Eingriff, wie es ihn niemals gab, und beansprucht wird er wie ein Menschenrecht. Warum Autos, warum nur Autos? Warum keine Abwrackprämie für Kühlschränke, Schiffe, Einfamilienhäuser? Von Ökologen kommen solche Forderungen, von Gewerkschaftern, manchmal auch von Unternehmern. Der Gedanke hat sich festgefressen: aufräumen, ausmisten, Neues muss her. Es ist ein ökonomischer Feldversuch, eine Art Operation am offenen Herzen: Wie reagieren die Patienten, die Menschen und Märkte? Wie bewerten sie die neue Rolle des Staats?

Ist die Prämie eine ungerechte, ökologisch fragwürdige Subvention oder sinnvolle Konjunkturpolitik? Was sagen Fachleute, Ökologen, Hirnforscher? Und was sagen die Ökonomen – jene Wissenschaftler also, die das Wesen und Funktionieren der Wirtschaft studieren?

An einem Freitagnachmittag am Frankfurter Flughafen, auf Einladung des SPIEGEL, treffen sie aufeinander, um Bilanz zu ziehen: Am Ausgang A, Terminal 1, ein Herr im dunklen Anzug, mit Büchern, Akten fürs Wochenende, er kommt aus Berlin, ist Chef des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Chef des IZA-Instituts, gehört zum Establishment, Berater von Mächtigen: Klaus F. Zimmermann, 56, einer der einflussreichsten Volkswirte der Republik.

Zur selben Zeit fährt ein Mann im Parkhaus ein, auf Deck 490, Terminal 2, hinten im Wagen eine Säge, ein Beil, schlammverkrustete Stiefel, Holz, ein Flitzebogen –

Autoverschrottung in Salzgitter
Verwandlung von Blech in Politik



FOTOS: BERT BOSTELMAN / BILDPOLO

Wirtschaftswissenschaftler Otte, Zimmermann: Rezession als persönlicher Feind

er kommt vom Zelten mit seinen Kindern, im eigenen kleinen Wald in der Pfalz, erzählt er, es war toll. Auch wenn es die ganze Nacht geregnet hat. Der Mann hat sich unterwegs frisch gemacht und im Auto umgezogen: Max Otte, 44, umtriebiger Rebell unter den Ökonomen, Professor in Worms, außerdem Anlageberater, Promotion an der Princeton University, Autor eines Buchs, das im Jahr 2006 vorwegnahm, was 2008 dann eintraf: „Der Crash kommt“ hieß sein Buch, ein Bestseller.

Der Raum K02 im Airport Conference Center ist für vier Stunden reserviert, für einen Marathon des Erklärens, einen Boxkampf der Argumente – über die Prämie und über die neue Rolle des Staats.

Wie wollen Staat und Markt im Kapitalismus des 21. Jahrhunderts ineinander-greifen? Kann der Staat die Wirtschaft retten? Ist der Staat wirklich so stark – oder schon längst eine Geisel der Krise?

Frankfurt, Airport Conference Center

Wenn Klaus Zimmermann, der ältere der beiden, über die Krise spricht, dann klingt es fast indigniert – als betrachte er die Rezession als persönlichen Feind. Tatsächlich kämpft er an vielen Fronten, seine Tage beginnen um sechs Uhr morgens, enden um halb zwölf nachts. Nobelpreisträger

empfangen in Berlin, Fachkonferenz über „Risky Behaviors“ in Washington, Papier über die Neuordnung der Basel-II-Vorschriften, es kommt der Botschafter von Estland vorbei und will getröstet sein.

Das scheint ein Teil des Jobs zu sein: Zuversicht verbreiten und Kompetenz, der Chefarzt ist gleich da.

Max Otte gehört dem Establishment der Wirtschaftswissenschaften nicht an; seine

Eine staatspolitische Verzweiflungstat, die einschlug wie eine Bombe.

Karriere hängt sehr vom Erfolg seines Buches ab – er hat die Krise vorhergesagt, nun muss er beweisen, dass sein Bestseller kein Zufallstreffer war. So sind auch seine Tage lang, krisenbedingt: Er lehrt in Worms, lebt in Köln, morgens bringt er seine Kinder zum Kindergarten, dann gibt er Interviews für den DLF, für Antenne Thüringen, und nachts, umgeben von seiner Sammlung alter Fender-Rockgitarren, schreibt er.

Otte: Wir mussten einfach was tun. Heute ist die Situation ungleich bedrohlicher als in der Krise 1929. Die internationale Ver-

netzung der Kapitalmärkte ist um ein Vielfaches höher, Warren Buffett spricht von einer „elektronischen Herde“, die jederzeit in eine Stampede ausbrechen könne.

Zimmermann: So eine Stampede können Sie aber nicht mit einer Abwrackprämie aufhalten. Die Abwrackprämie ist ein schlechter Witz!

Otte: Wir mussten die Binnennachfrage ankurbeln, wir konnten nicht einfach zusehen, wie alles zusammenbricht.

Zimmermann: Trotzdem ist die Abwrackprämie ein Horrorprogramm.

Otte: Wir erleben Horrorzeiten, und die Prämie ist ein Notfallprogramm. Wenn's einen Hotelbrand gibt, weil ein Gast im Bett geraucht hat, löschen Sie ja auch zunächst mal das Feuer, evakuieren das Hotel. Und versuchen nicht als Erstes, dem Täter das Rauchen abzugewöhnen.

Zimmermann: Es stimmt, einen derartigen Einbruch, eine so brandgefährliche Lage gab es noch nie. Und es kann noch Schlimmes kommen. Noch haben die Firmen Liquiditätspolster, noch hilft die Kurzarbeit, aber danach – zu fürchten ist, dass sich das Virus des Pessimismus verbreitet, dass die Investitionen ausbleiben, dass sich die Spirale nach unten dreht.

Otte: Die Prämie hat funktioniert. Sie kommt bei den Leuten an.

Zimmermann: Wundert Sie das? Subventionen werden immer abgegriffen.

Universität Bonn, im Labor des Neurologen Bernd Weber

Fast jeder Zweite in Deutschland findet die Prämie sinnvoll, knapp 1,8 Millionen haben sie beantragt, in Kürze werden es zwei Millionen sein – und wer wissen will, warum, der kann sich in einem Bonner Forschungsinstitut auf die Suche nach Antworten machen.

Ein Labor hinter einer Glaswand im Bonner Life&Brain-Center, Studenten im weißen Kittel schließen die Labortür von außen, lautlos gleitet die Liege in den Tomografen. Der Kopf des Probanden ist festgeschnallt, die Augen starren durch eine Videobrille, der Versuchsmensch hält zwei Knöpfe in die Händen, einer für „Ja“, der andere für „Nein“.

In seiner Brille flimmert ein Film, eine Art bewegter Shopping-Katalog. Gezeigt werden rund 60 Produkte, Schokolade, Autos, Schmuck, Parfum. Nach jedem Produkt erscheint ein Preis, mal billig, mal überteuert. Neben jedem vierten Produkt leuchtet ein signalrotes Wort mit drei Ausrufezeichen.

Das Zauberwort: „Rabatt!!!“

Die Frage, die der Neurologe Bernd Weber ihnen gestellt hat, lautet: „Würden Sie dieses Produkt kaufen, ja oder nein? Entscheiden Sie schnell.“ Die Menschen sollen Geld ausgeben, das ist der Sinn der Krisenpolitik, und Weber schaut direkt dorthin, wo diese Politik Wirkung zeigt: ins Gehirn.

Weber, ein sachlicher, wortkarger Hirnforscher mit Geheimratsecken, 33 Jahre alt, sitzt hinter einer Glaswand, vor ihm auf dem Bildschirm bauen sich graue, walnussförmige Gebilde auf, es sind die Hirndurchschnitte aus dem Tomografen, dargestellt in rund 800 Einzelbildern.

Das Ergebnis von Webers Experiment ist immer gleich: Rund 70 Prozent der Probanden kaufen das Produkt, sobald das Rabattschild aufleuchtet. Schuld, sagt Weber und tippt auf einen fingerspitzenlangen Bereich in der Hirnmitte, sei das Striatum, das Belohnungszentrum im Hirn. „Es ist heller, sehen Sie, aktiver.“ Nervenzellen schütten den Botenstoff Dopamin aus, der sorgt für ein positives Gefühl beim Probanden und weckt für den Kaufimpuls. Gehemmt, sagt Weber und zeigt jetzt auf ein deutlich größeres, wurstförmiges Areal hinter der Stirn, sei hingegen das Kontrollsystem, das anteriore Cingulum nahe der Stirn, man könnte sagen: Dort sitzt die Vernunft.

Weber forscht im Bereich Neuroökonomie, einem gefragten Forschungsgebiet, gerade in Zeiten der Krise. Seine Aufgabe: das Kaufverhalten der Deutschen messen, die Wirkung von Marken, Slogans, Rabatten. Weber weiß, warum Deutsche abwracken, als gäbe es kein Morgen.

Warum gleich am ersten Wochenende nach jenem 16. Januar, an dem die „Ta-

gesschau“ die Telefonnummer der zuständigen Behörde angab, bei dieser Behörde 269 000 Anrufe eingingen und die Telefonanlage zusammenbrach. Warum in den ersten sieben Monaten dieses Jahres 2,4 Millionen Neuwagen zugelassen wurden – 27 Prozent mehr als 2008.

Warum sich die Menschen verschulden, um diese Prämie zu kassieren; nach Auskunft der Schufa hat sich in Deutschland, mit Ankunft der Abwrackprämie, das Geschäft der Banken mit Konsumentenkrediten um ein Drittel erhöht – eine seltsame Pointe in dieser Geschichte der Finanzkrise, die mit privater Überschuldung von Konsumenten in den USA begann.

Weber sagt, je mehr Experimente er anstelle, desto deutlicher werde, wie verführbar wir sind. Wer die 2500 Euro für einen Neu- oder Jahreswagen kassieren will, muss sein altes, mindestens neunjähriges Auto verschrotten – und viele tun es, obwohl das Auto noch prima fährt. Und obwohl es womöglich mehr wert ist als die 2500 Euro. Die Prämie funktioniert wie ein Rabatt, das

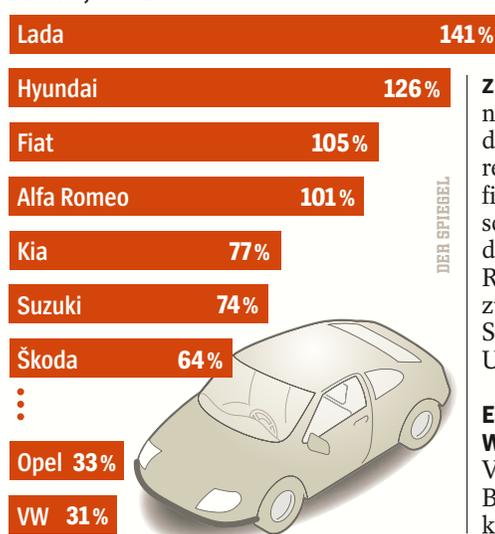
Kauf mit Belohnung

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, in tausend



Pkw-Neuzulassungen nach Herstellern

Zunahme von Januar bis Juli 2009 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum



Belohnungssystem im Hirn arbeitet auf Hochtouren. Die Prämie wirkt perfide: Sie kommt von Vater Staat, er nennt sie Umweltprämie, beides wirkt beruhigend.

Der Abwracker fürchtet, jemand anders könnte ihm die Prämie vor der Nase wegschnappen. Er will genauso viel wie die anderen, auf keinen Fall weniger. Der Abwracker denkt, sagt Weber, dass der Staat ihn belohnen will, der Staat zieht ihn nicht über den Tisch, und überhaupt – alle machen mit. Der Privatmann Weber ist eher auf Zimmermanns Seite, eher Kritiker der Prämie, der Neurologe Weber hält sie für einen genialen Trick.

Frankfurt, Airport Conference Center

Die beiden Wissenschaftler sind in einer merkwürdigen Lage. Sie sind gefragt wie nie – was schön ist. Andererseits – alle Welt verlangt von ihnen, dass sie wissen, wie man das Feuer löscht. Da gibt es nur ein kleines Problem: Die Marktwirtschaft ist ein kompliziertes System, staatliche Eingriffe können wunderbar anschlagen, aber auch verpuffen oder sich gegenseitig aufheben. Keine Volkswirtschaft funktioniert wie die andere, was in Japan wirkt, kann in Argentinien populistischer Unsinn sein.

Zimmermann: Wir stehen im teuersten Wahlkampf der deutschen Geschichte. Die Abwrackprämie ist Symbol für eine Strategie, die Stimmungslage gut zu halten unter den Konsumenten, Investoren, Akteuren und der Welt zu sagen: Liebe Leute, wir tun was. Ich selbst bin von meinen Wissenschaftlerkollegen in England, Frankreich, USA auf Tagungen schon heftig angemacht worden: „Ihr Deutschen entzieht euch eurer Verantwortung.“

Otte: Ach was. Das tun wir doch gar nicht. Mit der Abwrackprämie subventioniert der deutsche Staat auch andere Volkswirtschaften. Sie sehen ja: Ungefähr drei Viertel der gekauften Fahrzeuge sind nicht aus deutscher Produktion, siehe Škoda, siehe Hyundai. Ein bisschen haben wir Deutschen damit die Rolle einer internationalen Konsumlokomotive übernommen, und wir als Exportnation haben allen Grund dazu. Uns kann es nicht egal sein, in welchem Zustand anderswo die Wirtschaft ist.

Zimmermann: Und was sind die Folgen? Ein noch massiveres Staatsdefizit. Wir gehen derzeit für den gesamten öffentlichen Bereich Deutschlands von 90 Milliarden Defizit für 2009 aus. Hinzu kommen die Bürgschaften für Banken und Unternehmen, die bisher den übermäßigen Anteil an den Rettungspaketen einnehmen. Das ist zwar zunächst nur eine virtuelle Verschuldung. Sie kann aber bald schon sehr real werden. Und dann wird es heikel. Ganz heikel!

Eschborn bei Frankfurt, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

Vor der Abwrackprämie war das Bafa, das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, ein unbekanntes, still vor sich

hin schaffendes Amt, zuständig für die Kontrolle von deutschen Exportgütern. Und jetzt, weil die Große Koalition in Berlin es so gewollt hat, sind diese Sachbearbeiter, Juristen und Naturwissenschaftler verantwortlich für die millionenfache reibungslose Auszahlung von 2500 Euro. Sie müssen bürgernah sein, serviceorientiert, das Amt ist jetzt Zentrum einer neuen Politik.

Am Anfang dieser Politik steht ein Anruf aus Berlin beim Bafa, am Tag nach dem Kabinettsbeschluss, der das Amt und seine Leitung verblüfft. Sie sind überrascht über diese Prämie, aber mehr noch über ihre eigene Zuständigkeit. Die Politik geht merkwürdige Wege jetzt.

Die Leute sollen neue Autos kaufen, ökologischere Autos, darüber war schon lange diskutiert worden, lange bevor die Lehman-Bank zusammenbrach. Und mit dem Bafa und dem Wirtschaftsministerium hatte das nichts zu tun.

Die Benzinpreise waren hoch, Ökologie ein wieder wichtig gewordenes Thema, das Umweltministerium hatte sich damit beschäftigt, das Verkehrsministerium, und in den Schubladen lag ein Plan vor, es solle verbilligte Kredite von der KfW-Bank geben: Für jeden, der sich ein neues Auto kauft, das der strengen EU-Abgasnorm 5 genügt und besonders wenig CO₂ ausstößt. Von einer Sozialbindung war die Rede, von einem Verschrottungszwang ursprünglich nicht.

Dann brach die Krise richtig los, dann saßen am 17. November 2008 Betriebsräte und der IG-Metall-Chef Berthold Huber beim Kanzlerkandidaten Frank-Walter Steinmeier und brachten die Idee dieser Abwrackprämie an. Huber war sehr dafür. Es war die Zeit des Wettstreits zwischen SPD und Union; im Kanzleramt saßen am selben Tag Angela Merkel mit den Ministern Steinbrück und Glos und Geschäftsführern und Betriebsräten von General Motors zusammen, um über die Rettung von Opel zu diskutieren. Die SPD stritt damals über die Umstellung der Kfz-Steuer, das Konzept mit den KfW-Autokrediten kam nicht recht voran, und die KfW hatte ohnehin ein paar Probleme zu viel, nun erschien dieses neue Projekt mit neuem Charme.

Steinmeier adoptierte das Projekt. Autofahrer sind wichtig in Deutschland. Das hatte schon Gerhard Schröder gewusst.

Für den Unionsfraktionschef Volker Kauder war die Prämie „Mist“, für seinen Haushaltspolitiker Steffen Kampeter eine unerfreuliche „staatliche Konsumlenkung“, lärmend wurde über die Prämie diskutiert. Die Kanzlerin schwieg lange. Und hätte es dann heikel gefunden, den Bonus zu verwehren. Problemlos passierte die Idee das Präsidium und die Fraktion. Immer noch hieß sie Umweltprämie, obwohl sie die Bindung an den CO₂-Ausstoß und die EU-Norm 5 verloren hatte, „raus-

geboxt“, wie es in der SPD hieß, in Gesprächen im Kanzleramt.

Die Prämie kam nun ganz gut an im Kanzleramt, man mochte sie nicht der SPD überlassen. Nicht dem Umweltministerium mit seinem Umweltbundesamt, nicht dem Verkehrsministerium mit dem Kraftfahrtbundesamt. Das Wirtschaftsministerium erhielt den Zuschlag und damit das Bafa, das zu diesem Ministerium gehört.

Darum sitzen Servicekräfte wie Dirk Kleine, 43, ehemals arbeitsloser Auto- und Motorradverkäufer, fröhlich, angenehme Stimme, an der Hotline des Bafa im Referat 421, einer von 250 zusätzlichen Mitarbeitern, die nun damit beschäftigt sind, die letzten Zusagen zu vergeben. Rund 200 000 Neuanträge sind noch möglich, bis zur Bundestagswahl reicht das vermutlich nicht.

Dirk Kleines Bilanz der Prämie ist die eines Orkans, der mittlerweile auf Sturmstärke zurückgegangen ist. Immer noch gehen täglich um die 8000 Reservierungswünsche ein, und erst 720 000 Antragsteller haben ihr Geld bekommen. Drei Monate Wartezeit sind üblich, knapp 1,1 Millionen warten auf ihr Geld. 10 000 Reser-



Hirnforscher Weber

„Würden Sie dieses Produkt kaufen?“

vierungsbescheide verschicken Kleine und seine Kollegen zurzeit täglich, und Dirk Kleine sitzt am Telefon und hört immer dieselbe Frage: „Wie viel ist übrig im Topf, bekomme ich die Prämie noch?“

Es ist eine Mittelschichtsubvention; wer reich ist, wird eher nicht das passende Altkaros besitzen; wer wenig hat, hat für das neue Auto kein Geld. Aber Kleine hört die Anfrage oft auch von solchen, die sich die Prämie eigentlich nicht leisten können: Hartz-IV-Empfänger, alleinerziehende Mütter, die gezwungen wären, dafür einen Kredit aufzunehmen. Er rät dann ab. Dreieinhalb Minuten pro Telefonat ist die Vorschrift, oft überzieht er, er redet wie im

Rausch. Er denkt wie Otte, die Prämie, sagt er, gebe ihm das Gefühl, „als gehe ein Ruck durch das Land“.

Frankfurt, Airport Conference Center

Otte ist aufgestanden, er hält einen dicken, blauen Stift in den Händen und schreibt die Zahl 13 500 aufs Kästchenpapier einer Schautafel, der Stift quietscht. Wie viel kommt von der staatlichen Abwrackprämie am Ende bei der Wirtschaft an? 2500 zahlt der Staat, die Bürger kaufen ein Auto, das aber gut fünfmal so teuer ist. Ein Multiplikator, so nennen das die Ökonomen.

Otte: 13 500 Euro, lassen Sie uns das mal als Neupreis annehmen, angestoßen durch den Gutschein von 2500 Euro Prämie. So: Von den 13 500 kriegt der Staat die Mehrwertsteuer, macht 2565 Euro. Dazu Ertragsteuern, macht noch mal 551 Euro. Nun setzen wir eine Summe ein, die an die Banken geht, weil die Hersteller, Händler und Käufer Schulden machen. Die Banken kriegen also 2967 Euro, für Aktionäre fallen 352 Euro ab ...

Zimmermann: Ich bin gespannt.

Otte: Von den 13 500 Euro für den Neuwagen landen am Ende 6978 bei den Mitarbeitern, also von Handel, Herstellern, Zulieferern. Das fließt nicht alles direkt in den Konsum, aber man kann diese Summe in eine Formel eintragen. Hier, ich mache das mal: Zuwachs an Volkseinkommen mal Konsumneigung, also dem zusätzlichen Konsum je zusätzlichen Euro Einkommen.

Zimmermann: Ist natürlich nur ein Beispiel.
Otte: Jedenfalls kommen Sie so auf eine zusätzliche Konsumnachfrage je Fahrzeug von 3420 Euro. Also: Für jedes Auto, für das der Staat 2500 Euro aufwendet, landen 3420 Euro im Konsum. Und jetzt nehmen wir mal an, dass etwa ein Viertel der neugekauften Wagen aus Deutschland kommt, also 500 000. Macht 500 000 mal 3420, also zusätzliche Nachfrage im Wert von 1,7 Milliarden Euro. Und dieses Geld wird ja ausgegeben und stellt für jemand anders wieder Einkommen dar und so fort. Bei einer durchschnittlichen Konsumneigung von 70 Prozent des Einkommens wird so das 3,3-fache des ursprünglichen Betrags erzeugt, also eine Nachfrage von 5,7 Milliarden Euro. So funktioniert das.

Zimmermann: Das funktioniert schon deshalb nicht, weil die meisten Autos ohnehin gekauft würden – lauter Mitnahmeeffekte. Und eigentlich müssten Sie berücksichtigen, dass irgendwann die Zinsen steigen, und dann bricht Ihr schöner Überschuss zusammen. Ja, in einer günstigen Gesamtsituation kann der Staat einen Multiplikatoreffekt in Gang setzen. Allerdings müssen Produktionskapazitäten bei den Unternehmen zur Verfügung stehen. Das ist in der gewollten Größenordnung aber fraglich, wir haben das im Institut durchgerechnet: Man muss derzeit in Deutschland von einer Durchschlagskraft eines staatli-



JAY WESTCOTT / POLARIS / LAIF

Abwrackwerbung in den USA: Die seltsame, anfangs belächelte Idee ist zum Exportschlager geworden

chen zusätzlichen Euro von deutlich unter eins rechnen.

Otte: Dann sind Sie also gegen erhöhte Staatsausgaben?

Zimmermann: Nein. In dieser Situation nicht. Aber die Ausgaben müssen ihren Effekt haben, und den sehe ich nicht. Auf langfristige Maßnahmen hätte man setzen müssen. Wir brauchen Infrastrukturbildung, Forschung, Innovation, neue Ideen für die Mobilität. Weil das signalisiert: Wir kommen aus dieser Krise wieder heraus, und dann geht es aufwärts.

Otte: Oder warum haben wir das Geld nicht den Universitäten gegeben oder den Fachhochschulen?

Zimmermann: Statt es in Kleinwagen umzuwandeln? Aha! Jetzt wandeln Sie sich also zum Gegner der Abwrackprämie?

Otte: Das nicht. Aber man darf nicht vergessen: Die Autobranche hat nun mal eine der stärksten Lobbys. Und die großen Akteure, die starke Lobby, schreiben sich ihre Programme sehr oft selbst.

Berlin, im Büro von Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Automobilindustrie

Ein guter Lobbyist bringt es fertig, dass seine Bemühungen einem Interesse für das Gemeinwohl zugeschrieben werden, nicht seinem Interesse als Lobbyist. Ein guter Lobbyist schafft es, dass andere für seine Interessen aufstehen.

Matthias Wissmann ist seit zwei Jahren Cheflobbyist einer Schlüsselbranche, ist Präsident des Verbands der Automobilindustrie, VDA. Er sagt „Umweltprämie“,

das gefällt ihm besser als „Abwrackprämie“. Er spricht sehr freundlich über diese Prämie, so wie sie jetzt sei, nennt sie seine Prämie, will dann aber doch nicht gesagt haben, dass sie seine Erfindung sei. Es ist ja nicht schlecht, wenn weiterhin berichtet wird, diese Prämie sei eine Idee von Automobil-Betriebsräten und Berthold Huber, dem Chef der IG Metall. Wissmann hat lässig das Jackett abgelegt in seinem nicht übertrieben großen, nicht übertrieben luxuriösen Büro beim Berliner Gendarmenmarkt.

Oft kommt die Anfrage von

Leuten, die sich die Prämie gar

nicht leisten können.

Er sitzt da, mit erfreutem Lachen, er sagt „wir haben gut zusammengearbeitet“, Huber und er, weil sie ja wussten, wer wen besser überzeugen kann. Hubers Part war es, dem Kanzlerkandidaten Steinmeier die Idee einzupflanzen, damit der wiederum Steinbrück, dem Finanzminister, ein Ja abrang. Wissmann saß früher gemeinsam mit Angela Merkel in Kohls Kabinett, er als Verkehrsminister, sie als Umweltministerin. Er sagt, dass die Berichte übertrieben seien, die ihm zuschreiben, dass er der Kanzlerin nur eine SMS schicken müsse, und schon würden die Dinge in seinem Sinne erledigt. Er dementiert es, als wünsche er, dass man dem Dementi nicht glaubt.

Als im Herbst 2008, zeitgleich mit der Lehman-Pleite, die Weltautomobilkon-

junktur so dramatisch einbrach, hat er überlegt, ob es vielleicht Mittel gibt, „die nicht in den üblichen Lehrbüchern stehen“. Man verständigte sich, VDA und IG Metall. Datiert auf den 19. Dezember, traf schließlich ein gemeinsamer Brief im Kanzleramt ein und als Kopie bei den SPD-Ministern Steinmeier, Steinbrück und Gabriel. Er verlangte dringend nicht nur eine Kfz-Steuerreform, sondern auch „starke Marktimpulse“. „Marktimpulse“: Das war die Prämie. Als „Gegenmaßnahme“, so hieß es, zur womöglich „schwersten Krise“ in der Geschichte der Automobilindustrie.

Dass diese Prämie nicht nach dem CO₂-Verbrauch gestaffelt und nicht an die Euro-Norm 5 gebunden ist, findet der VDA-Chef Wissmann völlig in Ordnung. Er rühmt die Politik wegen dieser Entscheidung für „ein einfaches, unbürokratisches System“.

Wissmann vertritt Autokonzerne und Zulieferer; er vertritt nicht die Gebrauchtwagenhändler, die Schrotthändler und Kfz-Werkstätten, die in ihren Bilanzen die negative Seite der Prämie sehen. Er vertritt VW, dessen Chef Martin Winterkorn die Prämie begrüßt hat, weil „wir dadurch einen deutlichen Schub spüren“, und Daimler, dessen Chef Dieter Zetsche sagte, dass ihm die Prämie „nicht einleuchte“, und BMW, dessen Chef Norbert Reithofer beklagt hat, dass eine „CO₂-basierte Prämie besser wäre“. Was sich schon dadurch erklärt, dass VW profitiert von der Prämie, mit seinem Polo, seinem Škoda Fabia, und Mercedes nicht, und dass BMW in Sachen CO₂ tendenziell besser abschneidet als die Masse der schweren Wagen der

Konkurrenz. VW legte jetzt in den ersten sieben Monaten nicht so phantastisch zu wie Hyundai, 126 Prozent, oder Fiat, 105 Prozent, aber hat doch ordentliche 31 Prozent mehr Neuwagen als im Jahr zuvor. Opel hat ein Plus von 33 Prozent. BMW hat ein Minus von 9,5 Prozent, Mercedes von 16,5.

Fünfeinhalb Millionen Autos fertigt Deutschland jährlich, 75 Prozent gehen in den Export, in normalen Jahren. Jetzt ist es der Inlandsmarkt, der die Zahlen stabil hält, allein im Juli wurden in Deutschland 340 000 Autos neu zugelassen, das sind 27 Prozent mehr als im Vorjahr. Aber der Exportmarkt ist geschrumpft, in den ersten sieben Monaten um 31 Prozent. Wissmann rechnet, aufs Jahr gesehen, mit einem Minus von 20 Prozent. Nächstes Jahr wird es beim Absatz eine Delle geben, selbstverständlich. Dafür, hofft er, ziehen dann die Exporte wieder richtig an.

Die Welt, so nimmt er an, wird wieder nach Autos verlangen, China, Indien, Wissmann hat Zahlen, 500 von 1000 Menschen in Deutschland haben ein Auto, in China 17 von 1000. Die Mittelschicht wird wachsen, und dass sie Autos will, Premium-Autos, deutsche Premium-Autos, das ist seine Vision. Seine Wette auf die Zukunft.

Also muss die deutsche Automobilindustrie in alter Stärke die Krise überleben. Also ist diese Prämie, da ist Wissmann ganz Otte, eine gute Idee.

Wissmann fährt als Dienstwagen einen Mercedes S 400 Hybrid, groß, breit, mächtig, und wohnt im Berliner Scheunenviertel, wo man derlei nicht gern sieht. Wenn er auf seinen Hinterhof zum Parken fährt, dann sieht er „diese Blicke! diese Blicke!“ – erst wenn die Blicke auf die Aufschrift „Hybrid“ fallen, sagt er, wirken sie etwas versöhnt. In Berlin werden pro Woche fünf, sechs Autos angezündet, in einer bestimmten Szene ist das quasi Sport.

Ein guter Lobbyist darf sich nicht verbohrt geben, Wissmann sagt, er fahre viel Rad. Er lobt öffentliche Verkehrsmittel, die Bahn, aber auch Elektroautos. Mobilität müsse sich verändern, man sei nicht trotz der Prämie, sondern dank der Prämie auf gutem Weg.

Frankfurt, Airport Conference Center

Der Name fällt andauernd in der öffentlichen Debatte, ebenso im Raum K02: Keynes. John Maynard Keynes, einer der bedeutendsten Ökonomen des 20. Jahrhunderts, der Mann, der die keynesianische Revolution auslöste, das Instrument der Nachfragesteuerung erfand, den Kapitalismus bändigte, indem er verlangte: In der Krise solle der Staat kräftig Geld ausgeben, auch wenn er Schulden macht. Auch die Professoren Zimmermann und Otte kommen immer wieder auf die Schlüsselfigur zurück – allerdings im Bewusstsein, dass das System der Wirtschaft sich seit Keynes erheblich verändert hat.

Otte: Ich schätze, wir müssen größere Bereiche der Wirtschaft verstaatlichen.

Zimmermann: Einspruch! Nur bei den Banken, soweit nötig. Es ist eine gefährliche Sache, wenn der Staat der größte Schuldner ist. Dann verdrängt er möglicherweise die Investoren als Kreditanwärter. Weil die Kreditgeber eben schon beim Staat engagiert sind. Folge: Es gibt nicht genug freies, investierbares Kapital für den Konjunkturaufschwung.

Otte: Der Markt braucht den Staat, in dieser Zeit mehr denn je. Betrachten wir doch mal das ganze Maßnahmenpaket, das im Großen und Ganzen gut gegriffen hat bisher: 85 Milliarden, davon bald fünf Milliarden für die prominenteste Idee, die Abwrackprämie ...

Zimmermann: ... die, wie gesagt, Unfug ist! Der Kollege Keynes würde sich im Grabe umdrehen. Schon der gesunde Menschenverstand sagt: Da werden Werte zerstört, Autos, die noch fahren. Das ist falsch, fast schon obszön, und es kann volkswirtschaftlich – wenn man die Wohlfahrt einer ganzen Gesellschaft betrachtet – wohl kaum sinnvoll sein. Ich nenne das unmoralischen Keynesianismus. Es war ja ein



Autolobbyist Wissmann
Brief ins Kanzleramt

Scherz, wenn Keynes sagte: Die Menschen sollen Löcher buddeln und wieder zuschütten und werden dafür bezahlt.

Otte: Niemand gräbt Löcher und schüttet sie wieder zu. Wir verschrotten Autos, das ist alles. Was sollte man denn sonst tun?

Zimmermann: Moralischer Keynesianismus wäre es, wenn mit den staatlichen Maßnahmen etwas Nützliches, Dauerhaftes geschaffen würde. Die Finanzierung und Ausweitung der Kurzarbeit, wie sie von Arbeitsminister Scholz betrieben wird, ist in Ordnung. Hier stabilisiert sich der Arbeitnehmer im Betrieb, behält seine Qualifikation oder bildet sich sogar weiter. Keynes hatte insbesondere staatliche In-

frastrukturmaßnahmen im Auge. Eine Abwrackprämie aber ist Vulgärkeynesianismus. Dazu kommt: Andere Branchen werden benachteiligt. Warum gibt es keine Abwrackprämie für Bügeleisen? Warum werden die Autos nicht wenigstens nach Afrika geschickt, wo der Gebrauchtwagenmarkt mangels Nachschub fast zusammenbricht? Die Exportkosten betragen pro Auto etwa 400 Euro. Wäre doch möglich gewesen, diese „Schrottautos“ im Rahmen von Entwicklungsprojekten einzusetzen!

Bremen, Hafengebiet, Parkplatz

Für „moralischen Keynesianismus“ kämpft Zimmermann und für „Autos nach Afrika“; wenn er zum Beispiel auf Parkplätzen im Bremer Hafen vorbeischaute würde, könnte er besichtigen, warum er recht hat.

Ein dunkelgrüner Golf, früheres Kennzeichen SFA-F 430, er steht in Bremen-Blumenthal, er wartet darauf, verladen zu werden in den Hafen von Cotonou in Benin, das ist der Hauptumschlagplatz in Westafrika für Gebrauchte aus Europa.

600 Millionen Pkw rollen durch die Welt, rund 20 Millionen davon in Afrika, ein Großteil davon stammt aus Europa – die meisten aus dritter, vierter, fünfter, sechster Hand. Bis zu 2000 Gebrauchtwagen gingen von Bremen aus auf die Reise nach Afrika, alle sechs bis acht Wochen eine Ladung – bevor die Abwrackprämie kam. Jetzt brach der Export um ein Drittel ein, das trifft die Exporteure, trifft die Reeder, trifft die finanzschwachen Käufer in Westafrika. Die Abwrackprämie klaut Afrika die billigen Autos, aber es gibt Menschen, die den Mangel begrenzen wollen mit Umwegen. Der grüne Golf soll einen solchen Umweg gehen.

Bis zu 50 000 Abwrackautos, so glaubt der Bund Deutscher Kriminalbeamten zu wissen, seien nach Afrika oder Osteuropa transportiert worden, doch die genaue Zahl kann niemand kennen. Meist werden die Abzweigungen ins Illegale wohl so diskret genommen, dass es niemand merkt. Der grüne Golf aber fällt auf.

Es ist ein Golf Variant CL, Baujahr 1996. Ein Viertürer, 75 PS, Dragon green, schwarze Stoffsitze, Fahrgestellnummer WVVZZZ1HZTW323514, Zentralverriegelung, elektronische Wegfahrsperrung, ansonsten keine besonderen Kennzeichen.

Sein Besitzer, ein Milchbauer aus Niedersachsen, wollte ihn für 1000 Euro verkaufen, der Deal war fast perfekt, dann kam die Abwrackprämie. Anfang des Jahres fuhr der Bauer zu einem Autohändler in der Nähe von Bremerhaven, kaufte einen silbernen Škoda Octavia und ließ den alten Golf auf dem Hof des Händlers zurück. Der Händler gab den Golf weiter an einen Schrottverkäufer, und das Landratsamt von Cuxhaven drückte einen Stempel in den Fahrzeugbrief: „Fahrzeug wurde der Verschrottung zugeführt.“ Den Fahrzeugbrief schickte der Bauer zum Bafa



JOERG BOETHLING / AGENDA

Altauto-Importland Mali: Die Prämie klaut Afrika die billigen Gebrauchten

und freute sich auf die 2500 Euro. Eigentlich hätte damit alles seine Ordnung haben sollen. Doch ob ein Auto, das zum Verschrotten angemeldet ist, auch wirklich in der Presse endet, lässt sich kaum kontrollieren. Das ist die Lücke.

Zwar kann man in Europa ein altes Auto ohne Brief kaum verkaufen, aber dafür gibt es Lösungen. Der einfachste Weg in Richtung Osteuropa ist es, die Fahrzeuge auszutauschen: Das Abwrackauto geht über die Grenze nach Polen und bekommt polnische Papiere, an seiner statt wird eine echte Schrottkarre mit dem Original-Fahrzeugbrief zum Abwracken nach Deutschland gebracht. Richtung Afrika ist es noch einfacher, dort werden, was Papiere betrifft, weniger Fragen gestellt.

Der Schrotthändler jedenfalls steckte den grünen Golf nicht in die Presse, sondern verkaufte ihn ohne Brief weiter an einen Zwischenhändler. Das ist erlaubt, solange am Ende der Wagen vernichtet wird. Doch genau das passierte nicht.

Stattdessen stand der grüne Golf nun in Bremen-Blumenthal, bereit zur Verschiffung, dann kam ein Beamter von der Bremer Wasserschutzpolizei, kontrollierte die Fahrgestellnummern aller Wagen und stellte fest, dass der grüne Golf nicht hier sein durfte, ja dass es ihn gar nicht mehr geben durfte. Er sorgte dafür, dass es ihn nun nicht mehr gibt.

Wie viele solcher Autos auf dem Weg nach Afrika sind, weiß niemand. Die Wasserschutzpolizei kontrolliert, aber sie kann nicht überall kontrollieren, sie hat zu wenig Leute dafür. Der größte Hafen für Ge-

brauchtwagen ist Antwerpen in Belgien, auch für deutsche Autos, und dort würde sich Zimmermann mit seiner Kritik noch mehr bestätigt fühlen, dort fragt noch seltener jemand nach der deutschen Abwrackpflicht.

Frankfurt, Airport Conference Center

Professor Zimmermann hat für das DIW gerade zwei neue Autos angeschafft, einen Opel und einen Audi; der Opel allerdings ist schon wieder Geschichte, niedergebrannt von Unbekannten in Berlin. Otte

Das Abwrackauto geht nach Polen, die echte Schrottkarre wird nach Deutschland gebracht.

fährt, anders als sein Kollege Zimmermann, keinen brandneuen Dienstwagen, sein derzeitiger Mercedes, silbergrau und staubig, ist sechs Jahre alt. Er kauft seine Autos normalerweise als Drei-, Vierjährige, um sie zu behalten, und wenn bei einem elf Jahre alten Daimler mit 350000 Kilometern der Motor stehenbleibt, findet er das deutlich zu früh. Ein Abwracker ist auch er nicht.

Otte: Im Moment hat die Abwrackprämie eben gewirkt, und zwar schnell! Darauf kam es an, Vertrauen schaffen, die Psychologie des Marktes bedienen, das schwarze Drogengespenst der Krise zu vertreiben ...

Zimmermann: Psychologie und Gespenster-Metaphern in allen Ehren. Aber was, wenn

Psychologie bewirkt, dass notwendige Anpassungsprozesse unterbleiben? Eine Krise ist auch ein Reinigungsvorgang. Und wir helfen einer Autoindustrie, die nicht aus konjunkturellen Gründen in Schwierigkeiten ist, sondern weil sie strukturell falsch aufgestellt ist.

Otte: Die Autoindustrie ist eine besondere Branche – eine Schlüsselindustrie ...

Zimmermann: Schlüsselindustrie? Das ist ein sehr wandelbarer Begriff. Wir hatten den Bergbau, die Stahlindustrie, wir haben sie jahrzehntelang mit Milliarden gepöppelt und – es ist vorbei.

Otte: Es stimmt schon, vor hundert Jahren hatten wir um die 400 Autofirmen weltweit, jetzt haben wir noch 20 oder 15 Global Player, die Chinesen kommen noch dazu. Eine weitere Konzentration wird es geben, das ist nicht zu vermeiden.

Zimmermann: Nicht nur eine Konzentration, sondern einen Umbau. Einen Abbau. Weltweit hat die Autoindustrie Überkapazitäten, schon seit einigen Jahren. Aber die derzeitige Diskussion um die Rettung der Autobranche hat die langfristige Sicherung der Unternehmen nicht im Blick. Es geht um das Versprechen, möglichst viele Arbeitsplätze zu erhalten, für das der deutsche Steuerzahler möglichst viel zahlen soll. Das ist mit das Unangenehmste an dieser Prämie: Sie hilft, den Anpassungsprozess, den Kapazitätsabbau und die Generierung neuer Produkte zu verlangsamen. Wir brauchen energiesparende Autos, wir brauchen sie seit Jahren, und es tut sich nichts. 1978 hat Mercedes sein erstes Hybridfahrzeug vorgestellt – 1978! Und

was wurde daraus? Jetzt kommt diese Prämie und wird auch noch „Ökoprämie“ genannt – aber mit Ökologie hat das nichts zu tun.

Otte: Wie man sieht, findet der Anpassungsprozess trotzdem statt, nur eben, zugegeben, etwas langsamer, als wir es uns wünschen.

Heidelberg, Institut für Energie- und Umweltforschung, Büro von Ulrich Höpfner

Ulrich Höpfner gibt es zu: Da hat jemand vor Jahren ein hochwertiges Produkt gekauft, ein Auto, nunmehr neun Jahre alt, aber es fährt noch, ein Katalysator steckt darin, der Wagen besteht regelmäßig die AU, die Abgasuntersuchung. Was also soll so ökologisch daran sein, wenn man dieses Auto abwrackt? Hat nicht der Bürger gelernt, gegen die Wegwerfgesellschaft zu sein? Und nun zahlt der Staat Geld fürs Wegwerfen und nennt das Ganze auch noch Umweltprämie?

„Umweltprämie“, sagt Höpfner, „ist tatsächlich das falsche Wort – aber nur, wenn man davon ausgeht, dass es besser wäre, gar kein Auto zu haben.“ Höpfner gründete das Institut für Energie- und Umweltforschung in Heidelberg vor mehr als 30 Jahren, heute beschäftigt das Ifeu rund 50 Mitarbeiter, und vor kurzem ließ Höpfner seine Arbeitsgruppe die Ökobilanz der Umweltprämie überprüfen.

Sein Fazit: Abwracken ist gut, was derzeit geschieht, nutzt der Umwelt mehr, als es schadet.

Höpfner ist 63, fuhr bis zum Frühjahr einen roten Golf III von 1995 und vermag an seinem eigenen ehemaligen Wagen zu erklären, weshalb das Abwracken gut für die Umwelt sein kann.

Das Durchschnittsalter der ersten 100 000 abgewrackten Autos liegt bei 14,6 Jahren. Es verschwinden also tatsächlich alte Kisten. „Die neuen Autos“, sagt Höpfner, „machen weniger Lärm, sind schadstoffärmer, sicherer und verbrauchen weniger Sprit.“ Sie haben effizientere Motoren, oft Sechsganggetriebe, so wie sein neuer Kleinwagen, und eine Start-Stopp-Automatik.

Weil die Abwrackprämie nur für Privatfahrzeuge gilt und nicht für dicke Firmenwagen, werden vor allem kleinere Autos gekauft, 85 Prozent mehr in den ersten sechs Monaten 2009. Das macht sich ökologisch bemerkbar. Höpfner zeigt eine Grafik: „Wenn man sich die Neuzulassungen der ersten Monate ansieht, dann fällt eins auf: 2008 hatten die neuen Autos einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von 167 Gramm pro Kilometer. In diesem Jahr liegt der Wert bei 155 Gramm, ein Rückgang um sieben Prozent.“

Dass beim Abwracken Werte vernichtet werden, ist richtig – aber nicht die ganze Wahrheit. 1995, so erzählt Höpfner, hat Volkswagen mal detailliert erforscht, wie

viel Energie die Produktion eines Golf verschlingt. Das ist die Basis für seine Gegenrechnung. Um Höpfners alten roten Golf herzustellen, so das Ergebnis, wurde etwa so viel CO₂ in die Luft geblasen, wie in der Nutzung von 1500 Litern Benzin stecken. Das ist sozusagen die Umweltschuld, die sein Wagen bei der Geburt mitbekam.

Wer nun sein Auto vor Ablauf der eigentlichen Lebensdauer abwrackt, der wirft tatsächlich einen Teil der Energie weg, die das Herstellen gekostet hat. Aber: Wenn der neue Wagen deutlich weniger Benzin verbraucht, dann trägt der neue Wagen gewissermaßen die Restschuld des alten ab. Höpfners alter Golf verbrauchte rund 7,5 Liter, sein neuer liegt bei knapp 6. Höpfner hat ausgerechnet, dass seine Ökobilanz nach weniger als einem Jahr ausgeglichen und von dann an im Plus ist.

Natürlich hätte er sich gewünscht, dass die Prämie ökologisch gestaffelt wäre: Man hätte mehr erreichen können. Natürlich stimmt es, wer nur Fahrrad fährt, finanziert anderen über seine Steuern das Auto mit. Aber die Luft wird für alle besser.

Aus ökologischer Sicht, sagt also Höpfner, ganz im Sinne Ottes, ist das Ab-



Ökologe Höpfner
„Umweltprämie ist das falsche Wort“

wracken sinnvoll. Vor allem, so meint er, „merken die Leute plötzlich, dass moderne Kleinwagen komfortabler sind denn je“.

Frankfurt, Airport Conference Center

Ökonomie, wie sie an den Universitäten gelehrt wird, ist in den vergangenen 10, 15 Jahren immer mehr mathematisiert worden. Die vergleichsweise einfachen Kurvenmodelle, in denen man das Verhalten von Sparern und Investoren, von Produzenten und Käufern nachzubilden versuchte, wurden abgelöst von formelstarreren Computermodellen. Otte gehört zur politisch-philosophischen Fraktion – und Zimmermann zur Kaste der Öko-

nometriker, zu Empirikern, die auf Detailanalyse und mathematische Formeln vertrauen. Es ist nicht immer leicht, sich zu verständigen. Die beiden strengen sich an.

Otte: Es gibt so vieles, das ohne staatliches Handeln nicht funktioniert. Deshalb ist das ja so bedenklich: Den starken Staat haben wir nicht mehr, schon seit 20, 30 Jahren. Er wird zunehmend zur Beute besonders starker Akteure. Der Staat, den wir haben, ist noch nicht die Gegenmacht zum Spiel der privaten Kartelle. Unsere Auswahl beim Konsum hat sich in den vergangenen Jahrzehnten zwar vervielfacht, aber unsere Rechte als Bürger, die demokratische Transparenz – das alles erodiert. Wir Bürger haben den Staat verloren.

Zimmermann: Nun übertreiben Sie mal nicht, wir haben in Deutschland immer noch den Wohlfahrtsstaat. Außerdem dürfen wir den Staat auch nicht überfordern! Viele Dinge kann er ganz grundsätzlich nicht. Er sollte nicht Unternehmer spielen wollen, er hat dafür nicht die nötige Kompetenz. Er kann Rahmen setzen – aber er kann beispielsweise nicht plötzlich Automanager sein.

Otte: Da bin ich nicht so sicher. Die Manager in den Konzernen können es ja offenbar auch nicht besonders gut. Da sitzen doch meistens keine Führungskräfte mit unternehmerischer Verantwortung, sondern auch solche Bürokraten, die sich nach oben durchgekämpft haben wie im Staat. Unser Rechts- und Gesellschaftssystem schützt die Managerkaste systematisch vor den Konsequenzen ihrer Fehlentscheidungen. Wer spürt es denn schon in der eigenen Tasche, wenn er versagt?

Zimmermann: Ich finde auch, dass man nachhaltigere Anreize braucht für das Management, die Wirtschaft, und das wird auch kommen. Aber was wir jetzt auf jeden Fall brauchen, ist eine geordnete Rückführung in der Automobilindustrie.

Otte: Der Autosektor muss schrumpfen, das stimmt schon.

Zimmermann: Um anderen Sektoren Platz zu machen, frei nach Schumpeters schöpferischer Zerstörung. Wir müssen eine Industriegesellschaft bleiben, wir müssen neue Schlüsselindustrien finden – vielleicht Biotechnologie, vielleicht Umwelttechnologie. Weil wir Deutschen in der weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung diejenigen sind, die Industrieprodukte liefern. Wir können nicht einfach mehr Brötchen backen, mehr Kartoffeln anbauen.

Otte: Ja, nur: Muss es denn immer mehr werden, immer schneller gehen? Ich denke, wir brauchen etwas anderes: die Entschleunigung. Brandmauern. Regeln, die bremsen. Wenn wir nämlich die Finanzmärkte drosseln, steht Kapital langfristiger zur Verfügung. Es verpufft nicht in kurzen Explosionen wie der Technologieblase oder amerikanischen Vorstadtsiedlungen. Unternehmen und Unternehmer, die Ka-



HARTMUT SCHWARZBACH / ARGUS

Vor illegaler Ausfuhr geretteter Abwrack-Golf: Ein Fahrzeug, das es nicht mehr geben darf

pital benötigen, können langfristiger kalkulieren und planen.

Zimmermann: Entschleuniger? Würde ich mich nicht darauf verlassen. Auch die Finanzmärkte sind kreativ, sie werden neue Beschleuniger finden. Was meinen Sie mit Entschleuniger genau?

Otte: Ich meine beispielsweise: eine Steuer von einem Prozent auf internationale Kapitaltransaktionen, die sogenannte Tobin-Steuer, so wie es auch Attac will. Verringert schlagartig die spekulativen Kapitalbewegungen. Ich meine internationale einheitliche Regeln für die Kapitalausstattung der Banken. Ich meine Manager-Boni, die erst drei bis fünf Jahre nachdem der Anspruch entstand, ausgezahlt werden. Alles Instrumente, die die kurzfristige Gier dämpfen. Was halten Sie davon?

Zimmermann: Nicht uninteressant. Aber wachstumsmindern. Und das wird einen Crash auch künftig nicht ausschließen können.

Otte: Das muss man in Kauf nehmen. Außerdem brauchen wir eine Weltbehörde mit erweiterten Kompetenzen, einen IWF, der nicht nur den Entwicklungsländern seine Zähne zeigt, sondern auch den großen Finanzzentren.

Zimmermann: Das erfordert aber sehr viel Selbstdisziplin von den teilnehmenden Regierungen. Eine Weltbehörde will keiner, und der IWF wäre damit überfordert. Ich vertraue eher dem Wettbewerb regionaler Regulierer.

Otte: Ich hoffe jedenfalls auf Einsicht. Der Kapitalismus gehört nicht abgewrackt, aber entschleunigt.

Frankfurt Flughafen, Parkhaus, Deck 490

Freitagabend, vier Stunden lang haben die beiden Ökonomen debattiert, einander widersprochen, gelegentlich zugestimmt, doch der grundsätzliche Dissens über die Abwrackprämie bleibt. Man hätte Besseres tun können, sagt Klaus Zimmermann, der Chef des Berliner DIW. Hauptsache, wir haben schnell etwas getan, sagt Max Otte, der Mann aus Worms.

Zimmermann hat sich am Flughafen von seiner Frau abholen lassen; Otte sucht

**Der Wagen muss die
Umweltschuld abtragen, die er
bei der Geburt mitbekam.**

im Parkhaus seinen Mercedes, einen schweren Wagen, sichtlich gebraucht, ein wenig gestrig wirkt er plötzlich, im Parkhaus wie auch draußen auf den Straßen.

Acht Jahre alt war im vergangenen Jahr das durchschnittliche deutsche Auto, jedes dritte war älter als zehn, das ändert sich nun. Von Januar bis Juli wurden 127 Prozent mehr Autos aus dem „Mini“-Segment zugelassen als im Vorjahr, 78 Prozent mehr Kleinwagen, das Downsizing hat das Stadtbild verändert. Die Prämie hat nicht nur die öffentliche Debatte beeinflusst, sondern auch den öffentlichen Raum.

Überall fabrikneue, knuddelige Autos, die Splash oder Justy heißen, Picanto, Jazz und Starlet, gern in den Farben Maroon Brown, Mint Blue und Shining Red: alles

kleine Krisengewinnler, bonbonfarben. So als habe der Deutsche nur darauf gewartet, auf diese Prämie, so verändert sie die Republik.

Erst wurde sie als Unsinn verlacht. Dann plötzlich sprachen Konsumforscher von „überraschender Kauflust“ der Deutschen, von einer „Antikrisenstimmung“, die kaum zu erklären war mit den wirtschaftlichen Daten. Und es war diese merkwürdige Abwrackprämie, die jetzt als Konjunkturmotor identifiziert wurde – vielleicht nicht als Rettung der Automobilindustrie, aber doch als Rettung der Käuferpsyche. Die Prämie stieg in der Wertschätzung, eine Max-Otte-Stimmung erfasste die Marktbeobachter: Es geschieht etwas. Wie schön.

Die Prämie hat den Deutschen noch einen halbwegs sorglosen Sommer beschert; aber sie wird auslaufen, im September. Und bald danach auch die Kurzarbeit. Die Arbeitslosenzahlen werden steigen und damit die Angst ums Geld. Und dann, mahnt Zimmermann, wer kauft dann noch Autos? Wer kann noch welche kaufen?

Von einem „Horrorjahr 2010“ sprechen manche Automobilexperten; die deutschen Neuzulassungen im kommenden Jahr, das ergeben die Rechnungen diverser Institute, werden bei 2,6 bis 2,8 Millionen Autos liegen – eine Dreiviertelmillion weniger als 2009.

Zu hören ist die Rechnung der Unternehmensberatung Alix Partners: Pro Fahrzeug macht die Autoindustrie, global gesehen, derzeit 1800 Euro Verlust. Zu hören ist die Prognose von PricewaterhouseCoo-



Kleinwagen-Präsentation in Bologna: Knuddelige Krisengewinnler in Bonbonfarben

pers: Die deutsche Automobilproduktion werde das Niveau von 2008 nicht vor 2013 wieder erreichen.

Im globalen Wettbewerb steht Deutschland eben wegen der Prämie vergleichsweise gut da, und vielleicht ist der eigentliche Trick ja der Export der Prämie, vielleicht wird der Absturz tatsächlich ein wenig aufgefangen durch die Prämien in anderen Ländern; auch in Portugal oder Griechenland kauft man ja gern VW.

Vielleicht wird er aufgefangen durch eine Weltkonjunktur, die wieder anspringt, aufgefangen durch die Nachfrage der Inder und Chinesen nach deutschen Daimler und BMW.

Aber werden die Inder, die Chinesen wirklich auf Dauer massenweise Daimler kaufen? Und nicht die billigen Kleinwagen, die sie selbst produzieren?

Es gibt ja, vor allem in Ländern wie Deutschland, in den entwickelten Märkten, einen Bewusstseinswandel – eine Folge der Sorge ums Klima, der Sorge ums Geld. Die Abwrackprämie hat den Wandel beschleunigt.

Die Konsumenten, sagen die Autoren der Bremer Studie „Wertewelt Mobilität“, seien gegenwärtig dabei, das Auto zu entzaubern, mit gnadenloser Konsequenz.

Es verliere zunehmend seine Aura als aufwendig gestaltetes Kultobjekt. Es werde mehr und mehr ein „nüchternes Werkzeug der Mobilität“, nur noch eine unter vielen Möglichkeiten moderner Fortbewegung, sagt der Bremer Forscher Peter Kruse, und die Abwrackprämie habe diese Abwärtsspirale vorangetrieben: eine „Ab-

wertung des Konsumgutes Auto“ sieht er darin.

Die Bereitschaft ist gewachsen, die spezielle Bindung ans Auto zu kappen – und ihm die Macht zu nehmen, den Status des Fahrers über schiere Größe oder Motorleistung zu definieren. Die Abwrackprämie, so scheint es, hat mehr verändert als geplant oder als vorhersehbar war.

Wenn der Ökologe Ulrich Höpfner recht hat, dann könnte die Prämie mehr Luft, mehr Freiraum schaffen in den Städten – weil sich die Menschen an den Kleinwagen

Das Auto – ein Wegwerfgegenstand, jederzeit ersetzbar durch ein vernünftigeres Modell.

gewöhnen. Sie würde vielleicht sogar das Deutschlandbild der Nachbarn ändern, wenn dieselben Deutschen, die sich bisher in schwerer Limousine durch die Altstadt von Pisa quetschen, künftig im Kleinwagen zu sehen sind.

Das Auto – ein Wegwerfgegenstand. Verzichtbar, verschrottbar. Jederzeit ersetzbar durch ein kleineres, vernünftigeres, verbrauchsärmeres Modell. Vielleicht Hybrid, vielleicht Elektro, vielleicht drei statt sechs Zylinder. Der neue Status hieße dann: Vernunft.

Die Autoindustrie muss diesen Bewusstseinswandel begreifen, hätte ihm eigentlich voraussehen müssen, beide Professoren finden das, Otte und Zimmermann. „Downsizing“, das ist das Modewort, es

ist inzwischen ein anderes Wort für: Zukunft, Erfolg, Innovation.

An diesem Abend, im Konferenzraum am Frankfurter Flughafen, haben die beiden Ökonomen über die Chancen der Vernunft gesprochen, über die Vernunft der Verbraucher, die ihres Staats und über diesen Feldversuch, genannt Abwrackprämie, in dem sich auch ihr Fach der Überprüfung durch die Wirklichkeit neu stellt.

Sie werden weiter rechnen, Modelle überprüfen, analysieren. Der Staat verändert sich. Und damit, möglicherweise, auch die Vorstellung von Vernunft.

Otte muss noch schnell nach Mainz, hat dort einen Fernsehtermin, und in der Nacht wird er in die Pfalz aufbrechen, zu dem Waldgrundstück, das er sich von seinem Buchhonorar gekauft hat – denn morgen geht es weiter mit dem Zelten, bevor er zu einem Vortrag nach Zürich fliegt.

Das entschleunigte Leben: In seinem Privatleben ist Otte noch nicht ganz so weit. Aber seine Idee einer langsameren, weniger überhitzten Wirtschaft trifft möglicherweise die Stimmungslage der Deutschen. Ein gebremster Kapitalismus, ein System, in dem der Staat auf der Bremse steht. Otte fädelt auf der A 5 Richtung Mainz ein.

Und Zimmermann? Ist auf dem Weg nach München. Blickt auf ein System, in dem der Staat – wenn es nach ihm geht – nur ein paar Verkehrsschilder aufstellt, die Autobahnen in Ordnung hält und neue Autobahnen nur baut, wenn er es sich leisten kann. Und nicht auf Pump.

FIONA EHLERS, RALF HOPPE, ANSBERT KNEIP, CHRISTOPH SCHEUERMANN, BARBARA SUPP