

Früher war mehr Lametta. Als früher zum „Autogipfel“ geblasen wurde, war dies Chefsache. Die Granden der Automobilindustrie und ihrer Lobbyverbände trafen sich mit der Kanzlerin und am Ende gab es milliardenschwere Geschenke auf Steuerzahlerkosten. Gestern mussten die Herren von Deutschlands Prestigebranche mit Wirtschaftsminister Habeck vorliebnehmen, der ihnen in einer Videokonferenz zuhörte. Fertige Lösungen gab es nicht und auf die Geschenke vom Steuerzahler muss man noch warten. Aber sie werden kommen. Habeck hat in der zerstrittenen Ampel aber nun mal keine Prokura mehr und hinter den Kulissen herrscht vor allem Ratlosigkeit. Das ist auch gut so, sind doch alle im Raum stehenden Vorschläge unbrauchbar, kontraproduktiv und teuer. Von **Jens Berger**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/240924_Gipfel_der_Ratlosigkeit_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

„Der deutschen Automobilindustrie geht es schlecht.“ Dieser Satz ist derzeit oft zu hören, doch nur weil etwas pausenlos wiederholt wird, muss es nicht stimmen. Geht es den Konzernen VW, Mercedes und BMW, die den übriggebliebenen Kern der Industrie bilden, wirklich so schlecht? Ein Blick in die letzten Jahresabschlüsse kann diese Aussage zumindest nicht bestätigen. Zusammen machten die drei Konzerne nach Steuern 35,7 Milliarden Euro Gewinn ([VW](#) 17,9 Milliarden, [Mercedes](#) 12,1 Milliarden, [BMW](#) 5,7 Milliarden). Noch beeindruckender ist eine andere Zahl aus der Bilanz. Die drei deutschen Automobilkonzerne verfügen zusammen über mehr als eine Viertel Billion Euro Gewinnrücklagen (VW 147,8 Milliarden, Mercedes 21,1 Milliarden, BMW 90,9 Milliarden). Gewinnrücklagen sind die angesammelten Überschüsse der letzten Jahre, die in der Bilanz dem Eigenkapital zugeordnet werden. Sie dienen vor allem dazu, Geschäftsrisiken abzudecken.

Wir reden also nicht nur von drei hoch profitablen Konzernen, die aktuell hohe Gewinne erzielen, sondern auch von Konzernen, die, selbst wenn sie theoretisch einmal schlechtere Jahre haben sollten, über so unglaublich hohe Rücklagen verfügen, dass sie dies ohne jegliches Problem mit den speziell dafür gebildeten Puffern abfedern könnten. Um beispielsweise die „prekäre“ Lage von VW einmal ins rechte Licht zu rücken: Wenn der Konzern rein hypothetisch nicht 17,9 Milliarden Euro Gewinn erzielen, sondern gar nichts verdienen würde, könnte er sein verfehltes Sparziel, das nun als Grund für Werksschließungen herhalten muss, ganze 37 Jahre in dieser Größenordnung verfehlen,

bevor die Rücklagen für genau diese Geschäftsrisiken abgeschmolzen wären.

Nun gut, so werden jetzt einige Leser sicher denken, diese Zahlen beziehen sich ja auf das letzte Jahr. Aber in diesem Jahr geht es den Konzernen wirklich schlecht. Ist das so? Aber nicht doch. VW hat im ersten Halbjahr 2024 10,1 Milliarden Euro operative Gewinne erzielt und [erwartet](#) für das gesamte Geschäftsjahr eine Steigerung der Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr um bis zu fünf Prozent. Mercedes hat im ersten Halbjahr vor Steuern vier Milliarden Euro Gewinn [erzielt](#). Das ist prächtig, aber nicht ganz so prächtig wie im Vorjahr, darum hat man eine Gewinnwarnung herausgegeben. Das heißt freilich nicht, dass Mercedes nun in Schieflage wäre - man verdient in diesem Jahr halt nur prächtig und nicht superprächtig. Und BMW? Dort hat man vor Steuern im ersten Halbjahr acht Milliarden Euro verdient. Auch das ist prächtig, aber etwas weniger prächtig als im Vorjahr. Das ist Jammern auf einem verdammt hohen Niveau. Hier von einem Notstand zu schwadronieren, ist also vollkommen fehl am Platze. Warum ruft Wirtschaftsminister Habeck dafür einen Autogipfel ein? Klar, wenn es nicht gerade um die Hochglanzprospekte für die Investoren geht, lieben Konzerne es, sich möglichst klein, schwach und hilfsbedürftig zu präsentieren. Nur so kann man bei den Arbeitnehmern kürzen und vielleicht sogar den Jackpot holen, indem man milliardenschwere Geschenke vom Steuerzahler kassiert.

Ist alles in perfekter Ordnung, das ganze Gerede von Problemen Fake News? Nein, so ist es dann doch nicht. Die Branche befindet sich in einem Strukturwandel. Dem Verbrenner droht schon bald das Aus und die deutschen Hersteller sind nun einmal vor allem für ihre guten, aber auch hochpreisigen Verbrenner bekannt. Die Transformation zur E-Mobilität fällt ihnen daher schwer. Im unteren Preissegment ist die Konkurrenz groß und im mittleren und oberen Preissegment ist die Nachfrage gering. Das liegt aber weniger an den Autos selbst, sondern vor allem an der unzureichenden Infrastruktur. Wer mehr als 50.000 Euro für ein Auto ausgibt, will nun einmal bei Langstreckenfahrten nicht abseits der Autobahn irgendwelche Supermarktparkplätze anfahren und dann - da die Schnellladung nicht unterstützt wird - stundenlang beim supermarkteigenen Bäcker darauf warten, dass man wieder weiterfahren kann. Es wäre viel zu tun, aber keiner packt's an.

Bevor wir uns also die zurzeit kursierenden Vorschläge für „Rettungsmaßnahmen“ der deutschen Automobilindustrie anschauen, sollten wir immer im Hinterkopf haben, dass hier eigentlich niemand gerettet werden muss und es unzählige Möglichkeiten gäbe, die Steuergelder sinnvoller auszugeben. Was jedoch getan werden müsste, ist ein massiv forcierter Ausbau der Infrastruktur. Doch dafür hat der Staat ja kein Geld - klar, muss er es doch u.a. für „Rettungsmaßnahmen“ der deutschen Automobilindustrie verpulvern.

Abwrackprämie und E-Auto-Zuschüsse

Als die Volkswirtschaft 2009 aufgrund der Weltfinanzkrise schwächelte, dachte man sich im Kanzleramt ein ganz besonderes Leckerli für die deutsche Automobilbranche aus: die Abwrackprämie - offiziell hieß sie absurderweise „Umweltprämie“. Wer sein fahrtüchtiges altes Auto verschrottete, bekam 2.500 Euro Zuschuss beim Kauf eines Neuwagens. Das war nicht nur ökologisch eine absolute Schnapsidee, hat der verlängerte Betrieb eines alten Autos doch sowohl in puncto Ressourcenverbrauch als auch CO2-Bilanz meilenweit bessere Werte als der Kauf eines Neuwagens. Auch ökonomisch erwies sich die Abwrackprämie als Unsinn oder höflicher ausgedrückt als Fehlallokation. Wer einen Altwagen fährt, der weniger als 2.500 Euro wert ist, kauft sich nun einmal auch mit stattlichem staatlichen Zuschuss keinen teuren Neuwagen Made in Germany, sondern wenn überhaupt ein preiswertes Importfahrzeug. So floss der Großteil der Steuergelder über Bande ins Ausland - damals vor allem nach Südkorea. Der Inlandsumsatz ging im Abwrackprämienzeitraum um 20,9 Prozent zurück, der Import ausländischer Neuwagen erhöhte sich jedoch um 11 Prozent. Danke heißt auf Koreanisch übrigens „gamsahaeyo“.

Doch offenbar war diese Schnapsidee immer noch nicht dumm genug, um sie aus der aktuellen Debatte herauszuhalten. Im Gegenteil. Diesmal ist es vorneweg die SPD, die ganz begeistert von der [Idee einer „Abwrackprämie 2.0“](#) ist. Diesmal sollen freilich nicht böse Verbrenner aus Südkorea, sondern E-Autos gefördert werden - dafür nicht nur mit lumpigen 2.500 Euro, sondern mit prächtigen 6.000 Euro!

Das ist schon spannend. Das zurzeit preiswerteste deutsche E-Auto ist der VW ID.3 und der kostet in seiner preiswertesten Ausstattungsvariante stolze 36.900 Euro. Bei Mercedes geht es mit EQA bei 45.192 Euro los und bei BMW muss man für den iX2 schon mindestens 57.000 Euro in die Hand nehmen. Wir reden hier wohlgerne von kleineren Kompaktwagen bzw. kleineren SUVs, also nichts für Familien oder Menschen, die auch mal sperrigere Dinge transportieren müssen. Da E-Autos sich zurzeit schlecht verkaufen und Händler größere Rabatte einräumen, ist es ohnehin fraglich, welchen Mehrwert staatliche Zuschüsse für potenzielle Käufer haben können. Als Beispiel: Laut einem Branchenportal gewährt Mercedes zurzeit auf seinen EQA 250 elf Prozent Nachlass - bei einem Listenpreis von 50.777 Euro sind dies 5.585 Euro, also so ziemlich genau der Maximalbetrag, den die Abwrackprämie der SPD bringen würde; obwohl noch nicht einmal das korrekt ist, da man ja den noch zu erzielenden Verkaufspreis des zu verschrottenden Altwagens abziehen müsste. Wie dem auch sei: Rechnet man diese Subvention mit dem spitzen Bleistift durch, sieht es eher so aus, als würde der Staat die derzeit gewährten Rabatte mit der vorgeschlagenen Abwrackprämie 2.0 auf Kosten des Steuerzahlers ausgleichen. Ob damit auch nur ein Auto mehr verkauft wird, ist unklar. Klar ist jedoch, dass hier - und das vollkommen ohne Not! - die Bilanzen der Konzerne mit Steuergeldern geschönt werden. Auf

dass die Familien Porsche, Piëch, Klatten und Quandt, die Großaktionäre aus Kuwait und Dubai sowie BlackRock auch künftig prächtige Dividenden ausgezahlt bekommen.

Interessanterweise ist die SPD mit dieser Schnapsidee relativ allein. Die FDP lehnt eine Abwrackprämie ab, da so etwas ja der Markt regeln soll, und die Grünen können sich ohnehin nicht so wirklich mit der Idee anfreunden, da ihre Klientel ja keine alten Verbrenner fährt, die man gegen ein üppiges Handgeld verschrotten könnte. Dass sich die SPD am Ende durchsetzen kann, ist wohl eher unwahrscheinlich und das ist in diesem Fall auch gut so.

Steuervorteile für Firmenkunden

Ginge es nach Robert Habeck, ist das „Problem“ eigentlich ohnehin schon gelöst. Habeck und seinen Grünen geht es vor allem darum, den Verkauf von E-Autos anzukurbeln. Und gerade im mittleren und höheren Preissegment, in dem die meisten E-Autos deutscher Machart positioniert sind, werden in Deutschland ohnehin nur die wenigsten Autos von Privatleuten klassisch gekauft. Insgesamt gehen mehr als zwei Drittel aller Neuzulassungen in Deutschland nicht an Privatkunden, sondern an [„gewerbliche Halter“](#) – die berühmten Dienst- bzw. Firmenwagen. In der Mittelklasse beträgt der Anteil der Dienstwagen bei den Neuzulassungen übrigens 82 Prozent, bei der Oberklasse sogar 87 Prozent. Sogar 42 Prozent der neu zugelassenen Wohnmobile laufen als Dienstwagen – es muss wohl einige gute Steuerberater in diesem Land geben.

Für den Nutzer sieht die Sache dann folgendermaßen aus: Dafür, dass er von seinem Arbeitgeber einen Firmenwagen inkl. aller Betriebskosten – also auch Sprit bzw. Strom – gestellt bekommt, muss er 1,0 Prozent des Listen-Neupreises seines Firmenwagens jeden Monat als geldwerten Vorteil versteuern. Für einen VW im Wert von 50.000 Euro wären dies 500 Euro. Wenn man mal einen Grenzsteuersatz von 40 Prozent unterstellt, wären dies also 200 Euro, die über die Einkommenssteuer an den Fiskus abgeführt werden müssen. Um den Verkauf von E-Autos anzukurbeln, hat der Bund bereits zwei zusätzliche Stufen von 0,5 Prozent für Plugin-Hybride und 0,25 Prozent für reine E-Autos eingeführt. Wer also einen E-VW im Wert von 50.000 Euro als Firmenwagen gestellt bekommt, muss monatlich nicht 500, sondern nur noch 125 Euro als geldwerten Vorteil versteuern und käme bei 40 Prozent Grenzsteuersatz dann auf 50 Euro monatliche Mehrkosten. Das klingt geschenkt und ist es auch. Der Ampel sei Dank.

Ärgerlich für viele Grünen-Wähler ist jedoch, dass diese reduzierten Sätze zurzeit nur für E-Autos gelten, die weniger als 70.000 Euro kosten – im letzten Jahr lag dieser Betrag übrigens noch bei 60.000 Euro. Dieser Wert soll nun ab 2025 auf 95.000 Euro angehoben

werden. Mit anderen Worten: Wer sich vom Arbeitgeber einen schicken vollelektrischen SUV von Mercedes zu diesem Preis finanzieren lässt, muss pro Monat nicht mehr 950 Euro, sondern nur noch 238 Euro als geldwerten Vorteil beim Finanzamt angeben. Bei 40 Prozent Grenzsteuersatz wären das schlappe 95 Euro pro Monat. Geschenkt. Das ist eine Subvention, die zwar zielgenau den deutschen Premiumherstellern - und Tesla - zugutekommt, aber eben auch zielgenau Besserverdiener unterstützt, die keine staatliche Hilfe nötig haben. Aber so sieht die Klientelpolitik der Ampel nun einmal aus.

Als wäre das noch nicht schlimm genug, erzeugt diese Subventionitis zugunsten der Premiumhersteller und der Premiumwähler von FDP und Grünen auch noch „Zweitrundeneffekte“. Das Schöne an Firmenwagen ist ja, dass man sich je nach Vertrag alle zwei bis vier Jahre einen neuen aussuchen darf. Und die jungen Gebrauchten fluten dann den Gebrauchtwagenmarkt. Da es aber für so viele Mittel- und Oberklassewagen gar keinen ausreichenden Markt gibt, sinken die Preise. In der Folge verdrängen diese Gebrauchtwagen dann zum einen eigentlich preiswertere Gebrauchtwagen und - hier wird es heikel - auch Neuwagen. Da der Markt gerade für junge hochpreisige vollelektrische Gebrauchtwagen zurzeit vollends kaputt ist, kann hier dann auch der normale Käufer ein Schnäppchen machen und plötzlich steht der drei Jahre alte, aber scheckheftgepflegte, neuwertige vollelektrische Super-SUV von Mercedes, der mal 95.000 Euro kosten sollte, nun aber für 40.000 Euro feilgeboten wird, in direkter Konkurrenz zu den eher langweiligen kleinen Kompakt-SUVs, bei denen 40.000 Euro als Neuwagenpreis aufgerufen werden. Am Ende jammern dann die Hersteller wieder, dass sie ja nur ihre Meisterwerke deutscher Ingenieurskunst verkauft bekommen und der Kunde gar keine moderat bepreisten Fahrzeuge der Kompaktklasse haben will, und wahrscheinlich gibt es zum nächsten Autogipfel weitere Subventionen auf Steuerzahlerkosten. Derweil verabschieden sich die „Unterprivilegierten“, die keinen Firmenwagen bekommen und denen auch 40.000 Euro viel zu viel sind, von den deutschen Herstellern und kaufen bezahlbare Importautos anderer Hersteller.

Die Ausweitung der maximalen Grenze für die 0,25-Prozent-Regel auf 95.000 Euro ist übrigens bereits von der Ampel beschlossen worden und steht schon in der Haushaltsplanung für 2025. Dafür gibt es sicher ein nettes Danke aus dem mittleren Management und von allen gutverdienenden Selbstständigen und Freiberuflern, die davon profitieren und nicht umsonst die Grünen oder die FDP gewählt haben. Warum die SPD so etwas mitmacht, wird wohl - wie so vieles andere - ihr Geheimnis bleiben.

Revision der CO2-Flottengrenzwerte

Ginge es nach VW und Mercedes, soll die Bundesregierung sich nun auf Europaebene dafür

stark machen, die sogenannten Flottengrenzwerte für den CO₂-Ausstoß zu überarbeiten. Über diese Grenzwerte will die EU die Hersteller zwingen, mehr E-Autos auf den Markt zu bringen. Wer die Grenzwerte reißt, muss entweder saftige Strafen zahlen oder sich bei Tesla Ausgleichszertifikate kaufen. VW drohen so ab 2025 Milliardenkosten. Da ist es verständlich, dass VW es gerne sähe, wenn die EU noch irgendwas an diesen Grenzwerten schraubt oder zumindest den Zeitplan etwas aufweicht.

Wäre Robert Habeck ein echter „Grüner“, für den die Reduktion von Klimagasen das wichtigste Ziel wäre, würde er diesem Ansinnen sicher vehement widersprechen. Aber so ist Robert Habeck ja bekanntlich nicht. Auch gestern hatte er offenbar ein offenes Ohr für die „Underperformer“ und versprach, das Ganze auf europäischer Ebene mal zu diskutieren – großen Erfolg verspräche er sich aber nicht davon, da „man in Europa nicht gerade begierig auf solche Vorschläge aus Deutschland warte“. Da hat er sogar recht. Neben VW und Mercedes unterstützt vor allem die FDP diese Idee und es kommt ja selten vor, dass die FDP ein Herz für „Underperformer“ hat. BMW ist bei dem Thema übrigens neutral, da die Bayern anders als ihre Konkurrenten die Flottengrenzwerte einhalten.

Revision des Verbrennerverbots

Bliebe das große Thema, das gestern sicher auch besprochen wurde, zu dem Robert Habeck sich aber nicht gerne äußert – die Revision des für 2035 geplanten Verbots des Verkaufs von Autos mit Verbrennermotoren. Dies fordern – mal mehr, mal weniger offen – die Automobilkonzerne und eigentlich alle Parteien außer den Grünen, der SPD und der Linken. Und ja, diese Forderung ist berechtigt. Bereits in zehn Jahren den Verkauf von Diesel und Benzinern einzustellen, ist schlichtweg eine Torheit. Dazu hatte ich bereits ausführlich im Artikel [„Autoland ist abgebrannt“](#) Stellung bezogen.

E-Autos sind zweifelsohne eine feine Sache, aber ohne die dafür nötige Infrastruktur ist eine generelle Mobilitätswende hin zum E-Auto einfach nicht praktikabel. Und dass ein Land, in dem marode Brücken einstürzen und die Bahn ein einziges Investitionsloch ist, es schaffen soll, in gerade einmal zehn Jahren eine umfassende Infrastruktur mit hunderttausenden Schnellladesäulen und dem dafür nötigen Stromnetz auf die Beine zu stellen, ist auszuschließen. Daher ist der Zeitrahmen auch vollkommen kontraproduktiv, zumal andere große Märkte wie die USA (Ausnahmen sind die Bundesstaaten Kalifornien, New York und Washington) und China eben kein derartiges Verbot ausgesprochen haben und anders als die EU nach technologieoffenen Lösungen suchen.

Würde Habeck also wirklich mal etwas Sinnvolles tun wollen, so könnte er sich in der Tat auf europäischer Ebene für eine Revision des Verbrennerverbots starkmachen. Aber ein

Grünenpolitiker, der den Tod des „bösen“ Verbrenners hinauszögert? Ist das denkbar? Nun gut, es heißt ja [„Only Nixon could go to China“](#). Warum soll es nicht künftig „Nur Habeck konnte den Diesel retten“ heißen?

Das ist aber noch Zukunftsmusik. Was genau die Bundesregierung tun will, um die Dividendenausschüttungen der pumperlgsunden Automobilhersteller zu retten, soll sich nun hinter den Kulissen innerhalb der Ampel entscheiden. Und das verheißt nichts Gutes. Zumindest hat man sich schon etwas finanziellen Spielraum verschafft – das Deutschlandticket soll künftig [neun Euro teurer werden](#). Was soll's, sollen diese Pendler doch Tesla fahren. Den können sie im kommenden Jahr sogar dank der Ampel steuerlich absetzen. Dumme Pendler.

Titelbild: penofoto/shutterstock.com 