

Liebe Freundinnen und Freunde,

einige von Euch haben mir in den letzten Tagen Mails und Briefe geschrieben, in denen der gemeinsame Vorstoß von mir und meinen Ministerpräsidentenkollegen aus Bayern und Niedersachsen zu einer Innovationsprämie für Pkw kritisiert wird. Ich nehme diese Rückmeldungen ernst und möchte Euch daher meine Beweggründe erläutern.

Ich bin ja nun schon ein paar Jahre in der Politik und habe in normalen Zeiten solche Kaufprämien nie befürwortet. Aber es sind keine normalen Zeiten, die wir gerade durchleben. In dieser Sondersituation bin ich von meiner grundsätzlichen Ablehnung abgewichen und habe – neben einer ökologischen Reform der Kfz-Steuer und einer ambitionierten Ausbauförderung der Ladeinfrastruktur, Teile unseres Pakets welche oft übersehen werden – eine Innovationsprämie als Konjunkturmaßnahme vorgeschlagen, die sich direkt an die Verbraucherinnen und Verbraucher richtet und so die Automobilwirtschaft indirekt ankurbelt.

Fakt ist nun mal: Die Automobilwirtschaft ist die wichtigste Wirtschaftsbranche in unserem Land. Keine andere Branche hat eine solche Wertschöpfungstiefe und -breite. Sie besteht nicht nur aus ein paar großen Automobilbauern, sondern aus unzähligen kleinen und mittleren Zulieferern und Dienstleistern. Allein bei uns in Baden-Württemberg sitzen über 1.000 kleinere und mittelständische Zulieferunternehmen. Und über 450.000 Arbeitsplätze und mehr als ein Zehntel der gesamten Bruttowertschöpfung des Landes hängen von der Automobilwirtschaft ab. Wir sprechen hier also von jedem zehnten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Baden-Württemberg.

Schon vor der Corona-Pandemie hatte die Automobilwirtschaft durch den tiefgreifenden Transformationsprozess hart zu kämpfen. Mit der Coronakrise hat sich die Lage dramatisch zugespitzt. Die Automobilwirtschaft durchlebt in ganz Europa den stärksten Nachfragerückgang aller Zeiten. Bei uns sind im April die Neuzulassungen um über 60 Prozent eingebrochen, ein historischer Tiefststand im wiedervereinigten Deutschland. In Frankreich wurden im März 73 Prozent weniger Autos verkauft, in Italien sogar 85 Prozent weniger. Das ist für die Zulieferer, Dienstleister und hunderttausende von Beschäftigten und ihre Familien in ganz Europa katastrophal. Das löst Existenzängste aus. Deswegen geht es jetzt um nichts weniger als die Rettung einer Kernindustrie. Da die Automobilbranche eng europäisch vernetzt ist, hätte eine Konjunkturmaßnahme für Autos in Deutschland auch einen positiven Effekt für die vielen Unternehmen in unseren europäischen Partnerländern. So kommt der Kauf eines Daimlers auch italienischen und französischen Zulieferern zu Gute, wie auch der Kauf eines Renaults den deutschen Zulieferern.

Leider mehren sich aber die Rufe, Klimaziele und CO₂-Grenzwerte für Pkw aufzuweichen. Das geht gar nicht und da müssen wir dagegen halten. Denn hier darf es keine Zweifel geben: Die Automobilwirtschaft muss klimaneutral werden. Deswegen habe ich gemeinsam mit meinen beiden Länderkollegen an den Bund eine Reihe von Forderungen gestellt, um die Automobilwirtschaft in dieser Krise zu unterstützen und gleichzeitig den Weg zur Klimaneutralität verstärkt fortzuführen. Meine Grundsätze sind: die Instrumente müssen ökonomisch greifen und eine ökologische Lenkungswirkung haben.

Konkret haben wir vorgeschlagen, den Kauf von batterieelektrischen Autos, Brennstoffzellenfahrzeugen und Plug-in-Hybriden durch eine zeitlich begrenzte Innovationsprämie kurzfristig anzukurbeln. Zusammen mit dem bereits bestehenden Umweltbonus würde sich für den Kauf von batteriebetriebenen Fahrzeugen eine

Gesamtförderung von 10.000 Euro ergeben. Am meisten sollen also diejenigen Verbraucherinnen und Verbraucher erhalten, die ein emissionsfreies Auto kaufen. Aber auch Käufer von Autos mit emissionsarmen Verbrennern der neuesten Generationen, die die europäischen Emissionsgrenzwerte einhalten, sollen mit einer niedrigeren Prämie von 3.000 Euro gefördert werden. Wird zugleich ein altes Fahrzeug der Emissionsklasse Euro 4 oder älter verschrottet, kommt eine Recycling-Prämie von 1.000 Euro hinzu. Und wer zwei Jahre nach Kauf oder Leasing eines modernen Verbrenner-Pkw auf ein rein elektrisches Fahrzeug umsteigt, soll einen Umstiegsbonus in Höhe von 1.000 Euro erhalten.

In den Verhandlungen mit den anderen Ministerpräsidenten war mir vor allem wichtig, dass die Förderung für Verbrenner wesentlich geringer ausfällt als für Elektroautos. Nichtsdestotrotz halte ich die Förderung emissionsarmer Verbrenner für richtig. Und zwar aus industriepolitischen Gründen. Wir stehen vor der tiefsten weltweiten Wirtschaftskrise nach dem Zweiten Weltkrieg. Um die Wirtschaft in dieser Situation wieder anzukurbeln und Arbeitsplätze zu erhalten, braucht es eine Lokomotive, die andere Bereiche der Wirtschaft mit aus der Krise ziehen kann. Dafür kommt in Deutschland und Baden-Württemberg nur die Automobilbranche in Frage. Und dafür braucht es auch eine Förderung emissionsarmer Verbrenner, denn diese würde einen beschäftigungswirksamen Impuls setzen.

Die Stückzahlen und Margen für Elektroautos und Plug-in-Hybride sind derzeit einfach noch viel zu gering um irgendeinen schlagkräftigen Effekt zu haben. Bei den Neuzulassungen entfielen im April gerade mal 3,8 Prozent auf batterieelektrische Autos. Auch weil es wegen mangelnder Verfügbarkeit von Batteriezellen jetzt schon Lieferzeiten von sechs bis acht Monaten bei den Elektrofahrzeugen gibt, wäre der Hebel einer alleinigen Elektroprämie schlichtweg zu klein. Damit kann man keine Branche wieder zum Hochlaufen bringen. Das bestätigt auch der IG-Metall-Chef Jörg Hofmann in einem [Interview im Handelsblatt](#).

Die Förderung von emissionsarmen Verbrennern der neuesten Generation halte ich übrigens auch für ökologisch absolut vertretbar. Das durchschnittliche Auto in Deutschland ist heute zehn Jahre alt. Noch immer fahren rund 20 Millionen Pkw der Emissionsklasse Euro 4 und schlechter auf den Straßen. Ein neues Auto der förderfähigen Emissionsklasse 6 d oder 6 d temp stößt bei vergleichbarer Größe wesentlich weniger CO₂ aus und emittiert kaum noch Feinstaub und Stickoxide. Und das im Realverbrauch, nach dem neuesten WLTP-Testzyklus.

Wichtig ist vor allem, dass die Innovationsprämie schnell kommt, um einen langfristigen Einbruch der Branche zu verhindern. Manche Kritikerinnen und Kritiker meinen, dass diese Prämie einen Vorzieheffekt habe und es danach zu einer Delle am Markt käme. Denen entgegne ich: Genau das ist erwünscht! Es geht darum, jetzt schnell einen Aufschwung zu erreichen und die Lage zu stabilisieren. Wir haben es nicht nur mit einer Strukturkrise zu tun, sondern mit einem drohenden Strukturbruch. Deshalb soll diese Fördermaßnahme auch zeitlich klar begrenzt sein.

Zum Schluss möchte ich noch auf die Punkte in dem Paket eingehen, die häufig unter den Tisch fallen. Neben der Forderung einer Innovationsprämie konnte ich mit meinen Ministerpräsidentenkollegen vereinbaren, dass wir vom Bund eine ökologische Reform der Kfz-Steuer fordern, bei der der CO₂-Ausstoß von Autos stärker berücksichtigt wird als bisher. Außerdem verlangen wir einen weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur: Privatpersonen sollen bei der Installation eines Ladepunktes für ein Elektroauto bei sich zu

Hause mit 50 Prozent der Anschaffungs- und Montagekosten unterstützt werden. Einige dieser Forderungen schlägt auch der Think Tank AGORA Energiewende in seinem Vorstoß für ein [Konjunkturprogramm](#) vor. Mir ist es gelungen, dass Markus Söder und Stephan Weil diese grünen Anliegen als Forderung gegenüber dem Bund mitgetragen haben.

Liebe Freundinnen und Freunde,

wir leben in außergewöhnlichen Zeiten. Corona ist nicht nur die schlimmste Pandemie seit der Spanischen Grippe. Das Virus stürzt uns auch in eine tiefe Wirtschaftskrise. Es ist schwer genug, die Automobilbranche im laufenden Betrieb umzubauen, dafür habe ich ja den Strategiedialog zur Transformation der Automobilwirtschaft etabliert. Eine Branche in einer Wirtschaftskrise mit möglicherweise zahlreichen Arbeitslosen umzubauen, ist noch schwieriger. Wir müssen dieser Schlüsselbranche also ökonomisch unter die Arme greifen, damit in der Folge auch andere Wirtschaftszweige wieder in Schwung kommen.

Es liegt an uns, die Automobilbranche in die ökologische Zukunft zu führen. Dazu gehört auch, dass wir sie in dieser Krise nicht ökonomisch gegen die Wand fahren lassen dürfen. Denn eine Branche, die es nicht mehr gibt, kann man auch nicht mehr umbauen. In meinem langen politischen Leben habe ich gelernt, dass man manchmal auch Umwege gehen muss, um sein Ziel letztendlich zu erreichen. Ökologie UND Ökonomie zusammen zu bringen und dafür zu sorgen, dass das emissionsfreie Auto der Zukunft bei uns in Baden-Württemberg vom Band rollt – das ist keine leichte Aufgabe. Aber ich bin überzeugt, dass uns das gemeinsam gelingen kann.

Bleibt gesund,

Euer Winfried