

Absatzkrise in der Automobilindustrie - Das Problem und die Lösung

Mit der richtigen Förderung kommt auch die Energiewende nachhaltig wieder in Fahrt.

Durch eine konsequente Umstellung der Fördersystematik des Staates, weg von einmaligen Steuergeschenken in Form von Steuervergünstigungen und verlorenen Zuschüssen, hin zu zinslosen Darlehen, bei denen die zurückfließenden Tilgungsraten sofort wieder zur Gewährung weiterer Darlehen verwendet werden, fördert man nicht nur heutige, sondern auch zukünftige Generation und kann damit gleichzeitig der Automobilindustrie nachhaltig unter die Arme greifen.

Die Rufe von einigen Politikern über eine Infragestellung des Verbrenner-Aus führen zu einer Verunsicherung der Hersteller und Verbraucher, wobei der Einwand einer Technologieoffenheit durchaus berechtigt ist.

Neben Versäumnissen in der Politik, eine ausreichend und flächendeckende Ladeinfrastruktur mit günstigen Stromtarifen bereitzustellen, sind die Probleme in der Automobilindustrie vor allem durch Missmanagement der Firmen hausgemacht. Das gilt insbesondere für die großen Autohersteller. Um Werksschließungen zu vermeiden, sollten wieder oder überhaupt, erschwingliche E-Autos mit höherer Reichweite fürs Volk gebaut werden und nicht nur große Wagen für die zahlungskräftige Mittel- und Oberschicht. Die Überkapazitäten im höheren Preissegment gehen am Markt vorbei. Dabei gibt es durchaus eine Binnennachfrage nach kleinen, ressourcenschonenden und erschwinglichen Kleinwagen ohne überfrachtete Ausstattung.

Folgende Fehler sind bei der Problemlösung zu vermeiden: Erstens: Keine weiteren Förderungen für Dienstwagen, diese werden auch ohne Subventionierungen gekauft. Zweitens: Keine Gewährung von Kaufprämien, diese sind nicht nachhaltig und werden von den Profiteuren gern als Mitnahmeeffekt eingestrichen. Wir müssen aus den Fehlern der Vergangenheit lernen. Die damalige Abwrackprämie hat außer einem kurzen Strohfeuer nichts gebracht.

Dass die Bürger Förderanreize aus der Politik oder der Autowirtschaft erwarten, hat man bei der Abschaffung der Kaufprämie Ende 2023 und den damit verbundenen Nachfragerückgang gesehen.

Um den stockenden Absatz in der Automobilindustrie wieder in Fahrt zu bringen, sollte man Anreize für Privat- und Geschäftskunden schaffen, in dem man ihnen für den Kauf eines Elektroautos jeweils ein zinsloses Darlehen gewährt. Dabei sollte bei Privatkunden die Kaufpreis- und Förderobergrenze bei 30.000 € liegen. Diese Obergrenze sollte gleichzeitig ein Anreiz für die Autoindustrie sein, zukünftig auch im unteren Preissegment ausreichend

Angebote bereitzustellen. Bei Firmenkunden (Liefer- oder Werkstattwagen) kann der Kaufpreis höher sein, aber die Fördergrenze sollte auch bei 30.000 € liegen. Die jeweilige Darlehenslaufzeit sollte, je nach Kundenwunsch und Bonität, zwischen einem Jahr und zehn Jahren betragen. Bei einem Darlehen über eine Laufzeit von 10 Jahren und einer monatlichen Tilgung von 1/120stel und einer Darlehenssumme von 10.000 € beträgt die monatliche Rate 88,33 € und bei einem Darlehen von 30.000 € würde die monatliche Rate 250 € betragen.

Die nachfolgende Tabelle (Auszug) zeigt unter anderem auf, dass selbst relativ „teure“ Elektroautos bei einer Null-Prozent-Finanzierung und einer Darlehenslaufzeit von bis zu 10 Jahren für den Durchschnittskunden erschwinglich sein können.

Tabelle 1 Darlehensbetrag und die sich daraus ergebende monatliche Rate in Abhängigkeit von der Laufzeit

Jahre	10.000 €	12.000 €	15.000 €	17.000 €	19.000 €	20.000 €	23000 €	25.000 €	30.000 €
1	833,33	1000,00	1250,00	1416,67	1583,33	1666,67	1916,67	2083,33	2500,00
2	416,67	500,00	625,00	708,33	791,67	833,33	958,33	1041,67	1250,00
3	277,78	333,33	416,67	472,22	527,78	555,56	638,89	694,44	833,33
5	166,67	200,00	250,00	283,33	316,67	333,33	383,33	416,67	500,00
6	138,89	166,67	208,33	236,11	263,89	277,78	319,44	347,22	416,67
8	104,17	125,00	156,25	177,08	197,92	208,33	239,58	260,42	312,50
10	83,33	100,00	125,00	141,67	158,33	166,67	191,67	208,33	250,00

Voraussetzung für die Gewährung von zinslosen Krediten ist ein leistungsfähiger Investitionsfonds, der so aufgebaut ist, dass er, durch zurückfließende Tilgungen, zeitlich unbegrenzt, Darlehen zur Verfügung stellt. Auf die Frage, wie baut man einen nachhaltigen Investitionsfonds auf und wie finanziert man ihn, geben die nachfolgenden beiden Tabletten Auskunft.

Das Autogeschäft ist ein Milliardengeschäft und wenn man Milliardeninvestitionen finanzieren möchte, dann muss man auch Milliarden für die Finanzierung in die Hand nehmen und bereitstellen. Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie man einen finanzkräftigen Subventionsfonds aufbaut und wie er nach seinem Aufbau (10 Jahre) ohne weiteres Geld von außen, endlos lange weiterläuft. Grundsätzlich sollte man nur kleinere ressourcenschonende Fahrzeuge fördern. Die großen Fahrzeuge werden von der zahlungskräftigen Käuferschicht sowieso gekauft und die Subventionen werden gerne als Mitnahmegeschenk eingestrichen. Bei dem nachfolgenden Beispiel (Tabelle 2) wird theoretisch angenommen, dass man 10 Jahre lang monatlich 100.000 Darlehen für den Kauf von Autos in Höhe von jeweils 30.000 Euro vergibt. Das entspricht einer monatlichen Darlehenssumme von 3.000.000.000 Euro und ergibt hochgerechnet auf 10 Jahre eine Gesamtsumme von 360.000.000.000 Euro. Im ersten Monat beträgt der Finanzierungsaufwand der Darlehen 3.000.000.000 Euro. Am Ende des ersten Monats werden die ersten Darlehnstilgungen fällig und betragen 25.000.000,00 Euro. Um diesen Betrag vermindert sich im Folgemonat der Finanzierungsaufwand der nächsten

100.000 Darlehen. Am Ende des zweiten Monats ist die Tilgungssumme bereits doppelt so hoch wie im Vormonat und vermindert den Finanzierungsaufwand im dritten Monat um 50.000.000,00 Euro auf 2.950.000.000,00 Euro. Bei diesem Beispiel verringert sich der monatliche Finanzierungsaufwand Monat für Monat um jeweils 25.000.000,00 Euro, bis er nach 10 Jahren im 121. Monat 0 Euro beträgt. Ab dem 121. Monat läuft die Darlehensgewährung wie bei einem Perpetuum-mobile ohne weiteres Geld von außen endlos lange weiter und es können monatlich 100.000 Darlehen in Höhe von insgesamt 3.000.000.000 Euro vergeben werden.

Tabelle 2 Tabellenausschnitt eines Fondsaufbaus zur KFZ Finanzierung:

Monat	Gewährte Darlehen a. 30.000 € mtl. in Stück	Finanzierungsaufwand in Euro	Monatliche Tilgung vom Vormonat in Euro	Gesamtdarlehen in Euro je Monat
1	100.000	3.000.000.000,00	0	3.000.000.000,00
2	100.000	2.975.000.000,00	25.000.000,00	3.000.000.000,00
3	100.000	2.950.000.000,00	50.000.000,00	3.000.000.000,00
4	100.000	2.925.000.000,00	75.000.000,00	3.000.000.000,00
5	100.000	2.900.000.000,00	100.000.000,00	3.000.000.000,00
...
119	100.000	50.000.000,00	2.950.000.000,00	3.000.000.000,00
120	100.000	25.000.000,00	2.975.000.000,00	3.000.000.000,00
121	100.000	0,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00
122	100.000	0,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00
123	100.000	0,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00
...
999 usw.	100.000	0,00	3.000.000.000,00	3.000.000.000,00

Wie funktioniert der Perpetuum-mobile-Effekt, mit dem ab den 121. Monat monatlich 3.000.000.000,00 Euro, ohne weiteres Geld von außen, als Darlehen vergeben werden können?

Am Ende des 120. Monats werden insgesamt 120 mal 25.000.000,00 Euro getilgt. Das entspricht einem Betrag in Höhe von 3.000.000.000,00 Euro. Dieser Betrag steht ab dem 121. Monat für weitere 100.000 Darlehen a. 30.000,00 Euro zur Verfügung. Nach erfolgter Tilgung am Ende im 120. Monats sind die ersten 100.000 Darlehen aus dem ersten Darlehensmonat getilgt. Am Ende des 121. Monats werden ebenfalls 120 mal 100.000 Darlehen getilgt (von Monat 2 bis Monat 121). Dieser Effekt wiederholt sich unendlich oft und endet nie. Monat für Monat kommen so 100.000 Darlehen a. 30.000,00 Euro dazu und 100.000,00 Darlehen a. 30.000,00 Euro fallen weg. Auf diese Art und Weise erhöht sich der Nutzen des eingesetzten Geldes bis ins Unendliche.

Wie kann man die Fondsfinanzierung ausgestalten?

Sowohl die Autoindustrie als auch der Staat profitieren am E-Autoverkauf. Aus diesem Grund sollten sie sich gemeinsam am Fondsaufbau beteiligen. Dabei sollten die Autobauer, die in Deutschland E-Autos produzieren, sich zusammenschließen und gemeinsam zu zwei Drittel monatlich ihren Anteil in den Fonds 10 Jahre lang einzahlen. Das verbleibende Drittel sollte vom Staat übernommen werden. Die anfänglichen Raten sind relativ hoch, reduzieren sich aber Monat für Monat, bis sie am Ende des 10ten Jahres auf 0 zurückgehen.

Tabelle 3 Fondsfinanzierung

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie sich die Kostenbelastung je Jahr zwischen Autoindustrie und Staat aufteilt.

Jährliche Gesamtinvestition in Euro =		Finanzierungsanteil in Euro	
	36.000.000.000 €		
Jährlicher Gesamtfinauzierungsaufwand in € nach Abzug der zurückfließenden Tilgungen		Finanzierungsanteil in Euro	
		Autoindustrie 2/3	Staat 1/3
1 Jahr	34.350.000.000,00	22.900.000.000,00	11.450.000.000,00
2 Jahr	30.750.000.000,00	20.500.000.000,00	10.250.000.000,00
3 Jahr	27.150.000.000,00	18.100.000.000,00	9.050.000.000,00
4 Jahr	23.550.000.000,00	15.700.000.000,00	7.850.000.000,00
5 Jahr	19.950.000.000,00	13.300.000.000,00	6.650.000.000,00
6 Jahr	16.350.000.000,00	10.900.000.000,00	5.450.000.000,00
7 Jahr	12.750.000.000,00	8.500.000.000,00	4.250.000.000,00
8 Jahr	9.150.000.000,00	6.100.000.000,00	3.050.000.000,00
9 Jahr	5.550.000.000,00	3.700.000.000,00	1.850.000.000,00
10 Jahr	1.950.000.000,00	1.300.000.000,00	650.000.000,00
ab dem 11 Jahr bis ins Unendliche	0,00	-	-
Summe nach 10 Jahren	181.500.000.000,00	121.000.000.000,00	60.500.000.000,00
Gesamtinvestition nach 10 Jahren	360.000.000.000,00		
Steuereinnahmen (19%) innerhalb von 10 Jahren		68.400.000.000,00	

Insgesamt können mit diesem Fördermodell Darlehen in einem Umfang von 36.000.000.000,00 jährlich vergeben werden. In der Praxis könnten es jedoch wesentlich mehr sein, nämlich dann, wenn durch geringere Kaufpreise oder den Einsatz von Eigenkapital die Käufer geringere Darlehensbeträge in Anspruch nehmen. Dadurch erhöht sich der Umsatz der Autoindustrie und es können zusätzlich weitere Darlehen vergeben werden.

Auch der Staat profitiert von diesem Fördermodell. Erstens leistet er einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele, zweitens sichert er Arbeitsplätze und drittens erhält er bei jedem Autoverkauf die 19prozentige Umsatzsteuer. Dies führt dazu, dass er schon in weniger als 10 Jahren mehr Geld eingenommen hat, als er für die Fondsfinanzierung bereitgestellt hat. Soweit der monatliche Finanzierungsbetrag anfänglich nicht aus laufenden Steuereinnahmen finanziert werden kann, kann der Staat diesen Betrag auch, an der Schuldenbremse vorbei, durch vorübergehende Kredite finanzieren, da er ja das Geld, das er bereitstellt, als Forderung gegenüber den jeweiligen Darlehensnehmer als Vermögen bilanzieren kann.

Wenn der Fondsaufbau und die Fondsfinanzierung stehen, wie kann man dann so schnell und unbürokratische wie möglich, die Darlehen vergeben?

Hier ein Vorschlag für die praktische Umsetzung:

Zunächst sollten für die Darlehensbearbeitung beispielsweise die Sparkassen gewonnen werden. Für deren Leistung sollte man eine Bearbeitungsgebühr von 300 € vereinbaren. Die Gebühr teilen sich zu je einem Drittel der Käufer, die Autoindustrie und der Staat. Zusätzlich sollte eine jährliche Bearbeitungsgebühr in Höhe von 50 € für die Zahlungsüberwachung vom Käufer an die Sparkasse zu zahlen sein. Im Falle einer Mahnung hat der Käufer zusätzlich eine Mahngebühr an das Geldinstitut zu entrichten. Das wären die Rahmenbedingungen.

Wenn sich Käufer und Autohändler einig sind, wird ein Kaufvertrag, unter Vorbehalt der staatlichen Förderung, abgeschlossen. Mit dem Vertrag und den sonstigen Unterlagen (Einkommensnachweis, Schufa-Auskunft usw.) geht der Autokäufer zur Bank, wo die Unterlagen geprüft werden. Wenn alles in Ordnung ist, wird durch die Bank per E-Mail sofort eine Darlehensverfügbarkeit im Bundesfinanzministerium abgefragt. Die Darlehensgewährung wird sofort, ebenfalls per E-Mail, bei Verfügbarkeit bestätigt. Zwischenzeitlich hat die Bank ein Darlehenskonto für den Autokäufer eröffnet sowie einen Darlehensvertrag ausgefertigt und abgeschlossen. Die Bank übermittelt eine PDF-Datei des Darlehensvertrages an das Bundesfinanzministerium, das sofort die Darlehenssumme per sofort Überweisung an das Kreditinstitut überweist. Die Sparkasse überweist, nach Zahlungseingang, ebenfalls per Sofortüberweisung den Kreditbetrag sofort an den Autokäufer, der ebenfalls sofort das Geld an den Händler überweist.

Sobald der Autohändler den Geldbetrag erhalten hat, kann der Autohändler das Fahrzeug anmelden lassen und übergibt dem Käufer den Fahrzeugschein, die Wagenschlüssel und das E-Auto. Der Fahrzeugbrief wird vom Händler an die Bank übergeben, wo dieser bis zur vollständigen Rückzahlung des Kredites als Sicherheit verbleibt.

Diese Förderungsmaßnahme kann für eine anfängliche Übergangszeit auch rückwirkend wirksam werden. Bis zur Darlehensgewährung müsste der Käufer die Zwischenfinanzierung allerdings selbst übernehmen.

Durch die Staatsbeteiligung an dem Fonds hat der Staat Einfluss auf den Förderzweck und den Förderumfang. In diesem Fall Förderung vom Kauf preisgünstiger Elektroautos. Dabei ist eine Technologieoffenheit nicht ausgeschlossen. Im Gegenteil, in Abstimmung mit der Automobilindustrie können zu einem späteren Zeitpunkt auch Wasserstoff betriebene Autos oder sonstige umweltschonende Techniken gefördert werden.

Der aufgebaute Fonds ist eine Investition in die Zukunft und führt zu einer nachhaltigen Entlastung zukünftiger Generationen, da ab einem gewissen Zeitpunkt (spätestens nach 10 Jahren) kein Geld mehr von außen erforderlich ist. Für die Fondsfinanzierung könnte der Staat nicht nachhaltige Subventionen umleiten oder anfänglich Kredite aufnehmen, die durch Steuereinnahmen, die beim Autokauf anfallen, finanziert und zeitnah abgetragen werden.

Das in diesem Beitrag vorgestellte Fördermodell ist nicht nur finanzierbar und bürokratiearm, sondern auch schnell umzusetzen.

Egal für welche Fördermaßnahme die Politik sich am Ende entscheidet, ich hoffe, dass sich die beste Idee durchsetzt.

Berlin, den 22.10.2024

Günter Dawid