

Warum wir statt einer weiteren Abwrackprämie ein Aufbauprogramm für saubere Mobilität brauchen



Die Corona-Krise hat große Teile des Verkehrssektors in Deutschland schwer getroffen: Im Öffentlichen Personennahverkehr und bei der Deutschen Bahn gingen die Fahrgastzahlen in den ersten Wochen des Lockdowns um bis zu 90 Prozent zurück.¹ Fernbusverbindungen wurden ausgesetzt, der Flugverkehr drastisch reduziert.² Die Autoindustrie hat mit den Auswirkungen unterbrochener Lieferketten, über Wochen geschlossener Autohäuser und ebenso lange stillstehender Werke zu kämpfen. Der Verband der Automobilindustrie geht derzeit für 2020 von einem Minus im deutschen Pkw-Markt gegenüber dem Vorjahr von 20 Prozent aus.³

Die nun lauter werdende Debatte über Konjunkturlösungen konzentriert sich bislang fast ausschließlich auf staatliche Kaufanreize für Autos. Diese sollen helfen, die wirtschaftlichen Schäden durch die Produktionsausfälle zu mildern, die Verunsicherung potenzieller Käufer zu kontern und eine schnelle Erholung der deutschen Automobilindustrie zu ermöglichen. Wirtschaftsforscher erwarten allerdings für das Jahr 2021 in vielen Branchen ohnehin Nachholeffekte – unabhängig von zusätzlichen staatlichen Stimuli.⁴

Chance für eine nachhaltige Verkehrswende

So groß die Gefahren für den Verkehrssektor auch sein mögen, die Krise bietet auch eine wichtige Chance: Statt mit einer einseitigen und breit angelegten Förderung des Autoabsatzes den Status Quo zu zementieren, kann die Antwort der Politik auf die Coronapandemie auch lange verschleppte Veränderungen im Verkehrssektor beschleunigen. Städte auf der ganzen Welt denken derzeit über eine Neuverteilung des öffentlichen Raums nach oder haben diese bereits beschlossen.⁵ Der ohnehin stattfindende Strukturwandel etwa in Antriebstechnologien können durch gezielte Förderungen verstärkt werden.

Im Gegensatz zu allen anderen Sektoren hat sich die Klimabilanz des Verkehrssektors in Deutschland seit 1990 nicht verbessert.⁶ Staatliche Anreize müssen daher zwei Bedingungen erfüllen: Sie sollten neben der Nachfrage-Stimulation auch die konsequente Reduktion von CO₂-Emissionen zum Ziel haben. Und sie sollten den veränderten Bedürfnissen in Teilen der Bevölkerung Rechnung tragen und öffentliche und nicht-motorisierte Mobilität stärken.

Zuschüsse auch für Diesel und Benziner?

Forderungen nach Auto-Kaufprämien kommen vor allem von den Regierungen der Bundesländer Bayern, Niedersachsen und Baden-Württemberg, die Heimat großer Autohersteller und Zulieferer sind.⁷ Entsprechende Wünsche formuliert aber auch die Branche selbst: Unter anderem haben sich Vorstände von ElringKlinger, VW und BMW entsprechend geäußert.⁸

Die meisten Diskussionsteilnehmer schreiben solchen Kaufprämien eine ökologische Lenkungswirkung zu. So wollen Bayerns Ministerpräsident Markus Söder (CSU) und BMW-Vorstandschef Oliver Zipse mit einer „Innovationsprämie“ den Kauf „klimafreundlicher Fahrzeuge“ ankurbeln. Für eine noch breitere Förderung spricht sich VW-Markenchef Ralf Brandstätter aus: Er plädiert dafür, dass ein neues Fördermodell sich an „eingesparten Kohlendioxid-Emissionen“ orientieren sollte. Prämien sollten dabei auch modernen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zugutekommen.⁹

In eine ähnliche Richtung zielt der Vorstoß der baden-württembergischen Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut (CDU): Eine Prämie könne zwar nach Emissionen gestaffelt sein, solle aber alle Antriebe einbeziehen, auch Benzin- und Dieselautos. In Baden-Württemberg haben unter anderem die Autobauer Daimler und Porsche sowie die Autozulieferer Bosch und ZF Friedrichshafen ihren Sitz, deren Geschäftsmodelle noch immer stark vom Verbrenner abhängig sind.

Sind Kaufprämien überhaupt notwendig und sinnvoll?

Ob die Nachfrage bei Neuwagen in Deutschland überhaupt stimuliert werden muss, lässt sich bislang nicht eindeutig sagen. Volkswagen etwa hat in China nach dem Lockern der Ausgangssperren und dem Wiederanlaufen der Produktion einen „Sondernachfrage-Effekt“ gespürt. Geplante Käufe wurden nachgeholt, neue kamen hinzu, weil Menschen auf öffentliche Verkehrsmitteln verzichten wollten und ein eigenes Auto anschafften.¹⁰

Zahlreiche Wirtschaftswissenschaftler bezweifeln die ökonomische Sinnhaftigkeit von Kaufprämien. Laut Gabriel Felbermayr vom Kieler Institut für Weltwirtschaft liegen die Probleme der Autohersteller vor allem in den unterbrochenen Lieferketten, nicht in einer geschwächten Nachfrage, die eine Kaufprämie adressieren würde.¹¹ Auch Oliver Holtemöller vom Institut für Wirtschaftsforschung Halle lehnt eine spezifische Subvention von Pkw-Käufen ab, da die Corona-Krise nicht einseitig die Autobranche treffe.¹² Claudia Kemfert vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung präferiert einen Abbau von Vorteilen, die konventionellen Antrieben gewährt werden und fordert eine Elektroauto-Quote. Kaufprämien für Diesel und Benziner hält sie für „wirtschaftlich unsinnig und klimapolitisch falsch“.¹³

Negative Folgen der Abwrackprämie 2009

Eine breit angelegte Kaufprämie für Neuwagen ähnlich der „Abwrackprämie“ 2009 wäre mittel- und langfristig sowohl ökologisch wie ökonomisch schädlich. Nach der Finanzkrise 2008 hatte die Bundesregierung mit diesem Instrument eine Konjunkturmaßnahme aufgesetzt, ohne dabei jedoch ökologische Auswirkungen zu berücksichtigen. Sie gab fünf Milliarden Euro aus, um den Kauf neuer Fahrzeuge zu bezuschussen und ältere zu verschrotten, obwohl diese noch Jahre hätte genutzt werden können.

Käufer von Neuwagen fahren selten Autos an der Grenze zur Nutzungsdauer. Entsprechend vernichtete die Abwrackprämie nicht nur schrottreife Autos, sondern auch zigtausende funktions-

tüchtige Fahrzeuge in der Mitte ihres Lebenszyklus. Die offiziell „Umweltprämie“ genannte Förderung verkehrte ihren Namen ins Gegenteil.

Auch der ökonomische Nutzen des Abwrackens ist umstritten: Viele Autokäufe wurden 2009 lediglich vorgezogen. Sie fehlten in den Verkaufstatistiken der Folgejahre.¹⁴

Antriebswende ist in vollem Gange – marktgetrieben und Klimaschutzbedingt

Die Autobranche steckt bereits vor der Corona-Krise in einem tiefgreifenden Umbruch. Er führt sie weg vom Verbrennungsmotor und hin zur Elektromobilität. Mitten in diesem Umbruch alte Strukturen durch Kaufanreize für Benziner, Diesel und Plug-in-Hybride zu fördern, kann die Marktposition der deutschen Automobilindustrie nachhaltig schwächen. Nicht ohne Grund profitiert in der aktuellen Krise vor allem der Börsenkurs des Elektro-Pioniers Tesla.¹⁵ Die Anleger vermuten, dass die Corona-Krise die Aufholjagd der Konkurrenz bei der Elektromobilität verlangsamen könnte. Eine Abwrackprämie, die auch Benziner, Diesel und Plug-in-Hybride begünstigt, würde genau das bewirken.

Zudem würde eine Prämie für Autos mit Verbrennungsmotoren die Klimaziele auf nationaler und EU-Ebene massiv unterminieren. Ebenso würde es für die Autokonzerne noch einmal schwieriger, die bestehenden CO₂-Grenzwerte sowohl für das Jahr 2020 als auch für 2030 zu erreichen. Diese CO₂-Grenzwerte-Regelungen sehen hohe Strafen und Kompensationszahlungen für die Nichteinhaltung vor.

Wie ein Aufbauprogramm für saubere Mobilität aussehen könnte

Die Mobilitätswende und der Klimaschutz im Verkehrssektor brauchen mehr als Finanzspritzen für Autokonzerne. Vielleicht brauchen sie diese am allerwenigsten. Vielmehr muss sichergestellt werden, dass die **Konjunkturlösungen**, die insgesamt im Zuge der Corona-Krise in den Verkehrssektor eingebracht werden, **zum überwiegenden Teil nicht in den Autoverkehr**, sondern in öffentliche und nicht-motorisierte Verkehre fließen. In den Autoverkehr sollte höchstens ein Fünftel der für den Verkehrssektor bereitgestellten Mittel eines Konjunkturpakets eingehen. Die restlichen vier Fünftel sollten die anderen Verkehrsträger begünstigen.

Eine Subventionierung des Autoabsatzes darf zudem nicht vorzeitig und losgelöst von einem breiteren Konjunkturpaket für die Gesamtwirtschaft beschlossen werden, wie es die Autoindustrie derzeit fordert und auf einem Autogipfel am 5. Mai 2020 diskutiert werden soll. Sie darf **nur in einem Gesamtkonzept** zusammen mit weiteren notwendigen Maßnahmen im Verkehrssektor eingeführt werden

Das Fahrrad als Teil der Mobilitätswende

Das Fahrrad hat sich während des Lockdowns als optimales Krisen-Verkehrsmittel bewährt: „seuchenhygienisch unbedenklich“, dabei auch noch gut für die Lunge und das Herz-Kreislaufsystem.¹⁶ Fahrräder mit Elektrounterstützung haben sich in den letzten Jahren außerdem zunehmend zu einer klima- und ressourcenschonenden Alternative zum Auto entwickelt. Insbesondere Lastenräder können (Zweit-)Pkw in Städten und Ballungsräumen, aber auch in ländlichen Regionen, in vielen Fällen ersetzen. Die Bundesregierung sollte den Beitrag des Fahrrads zu einem klimafreundlichen Verkehr unterstützen, und den Mehrwertsteuersatz für Räder von 19 auf 7 Prozent senken.



Förderprogramme in Städten wie Berlin und Hamburg zeigen großes Potenzial für Lastenräder: Die bereit gestellten Mittel waren jeweils nach kurzer Zeit vergriffen.¹⁷ Die große Nachfrage belegt ein wachsendes Bedürfnis vieler Menschen nach alternativen Formen der Mobilität jenseits des Autos.

Eine bundesweite **Prämie zur Anschaffung elektrischer Lastenräder** könnte dieser klimafreundlichen Alternative auch außerhalb der Metropolen zum Durchbruch verhelfen. Als zusätzlicher Anreiz zum Umstieg sollte die Prämie aufgestockt werden, wenn im Zuge der Anschaffung ein zum Haushalt gehörendes Auto dauerhaft abgemeldet wird. Von dieser Maßnahme könnten auch deutsche Autohersteller profitieren, wenn sie statt auf das Image zielender Konzepträder zügig Räder zur Serienreife und auf den Markt bringen würden.¹⁸

Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Radverkehrs ist eine **lückenlose und sichere Radinfrastruktur**. Es steht allerdings zu befürchten, dass die Kommunen ihre Investitionen in diesem Bereich wegen schwindender Steuereinnahmen infolge der Corona-Krise in den kommenden Jahren nicht im nötigen Maße erhöhen.

Das Bundesverkehrsministerium stellt zwischen 2020 und 2023 nach bisherigen Plänen rund 1,4 Milliarden Euro für die Förderung des Radverkehrs bereit.¹⁹ Diese Mittel sollten im Rahmen eines bundesweiten Konjunkturpakets für den Mobilitätssektor mindestens verdoppelt werden.

Ein weiteres Hindernis besteht in der personellen Ausstattung vieler Kommunen: Es fehlen schlicht qualifizierte Radverkehrsplaner. Hier kann der Bund mit Investitionen in die **Erhöhung der universitären Ausbildungsplätze** gegensteuern.

Umstieg auf Elektrobusse beschleunigen

Die Unternehmen des **Öffentlichen Personennahverkehrs** leiden in besonderem Maße unter der Corona-Krise. Die fehlenden Einnahmen durch Ticketverkäufe haben sich in den letzten Wochen laut Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bereits „verheerend“ ausgewirkt.²⁰

Um zu vermeiden, dass für Investitionen reservierte Mittel nach der Krise zum Ausgleich von Einnahmeverlusten verwendet werden, sollte der Bund einen **Fonds zur Stabilisierung des ÖPNV** auflegen. Zudem kann er mit gezielten Förderungen die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern und zugleich den Ausstoß von Treibhausgasen verringern.

Elektrobusse verfügen über großes Potenzial nicht nur zur Reduktion von CO₂-Emissionen, sondern auch zur Verbesserung der Luftqualität und des Lärmschutzes in Städten. In der Folge vermeiden sie Kosten etwa im Gesundheitssystem.

Allerdings sind batterieelektrische Busse in der Anschaffung mit 600 000 bis 700 000 Euro rund doppelt so teuer wie herkömmliche Dieselmotoren. Anfang 2020 fuhren in Deutschland erst 400 Elektrobusse, bis Ende des Jahres soll die Zahl auf 1000 steigen.²¹

Das Bundesumweltministerium fördert die Anschaffung von E-Bussen bislang mit insgesamt 650 Millionen Euro. Der Bund übernimmt 80 Prozent der Mehrkosten bei der Anschaffung neuer Elektrobusse sowie 40 Prozent der Kosten für die Ladeinfrastruktur.²²

In den bisherigen Förderrunden war das Programm jeweils stark überzeichnet.²³ Die Bundesregierung sollte die Mittel zur Förde-

rung von E-Bussen daher nochmals deutlich aufstocken, um weitere Fortschritte beim Klimaschutz im ÖPNV zu ermöglichen. Damit kann die Regierung zudem helfen, eine EU-Vorgabe zu erfüllen: 22,5 Prozent der zwischen dem 2. August 2021 und dem 31. Dezember 2025 beschafften neuen Busse in Deutschland müssen emissionsfrei sein, 45 Prozent emissionsarm.

Ein Ausbau des E-Bus-Förderprogramms kommt auch den deutschen Autobauern zugute: Sowohl Daimler als auch die VW-Tochter MAN haben inzwischen Elektrobusse im Programm.

Befristete Bahncard für alle nach der Krise

Auch die **Deutsche Bahn** wird während der Corona-Krise hohe Verluste einfahren. Eine massive Verschuldung droht.²⁴ Mittelfristig jedoch könnte die Krise einer aktuellen Analyse zufolge auch positive Folgen für die Bahn haben. Passagiere könnten sich demnach künftig bei Fernreisen häufiger für den Zug als das Flugzeug entscheiden.²⁵

Die Bundesregierung sollte diesen klimafreundlichen Trend verstärken, indem sie für die Schiene ein **Investitionsprogramm** auflegt. Gerade durch die Erfahrungen der Corona-Krise können die Sorge vor überfüllten Bahnsteigen und vollen Zügen den Trend zum Bahnfahren bremsen. Dagegen können strukturelle Verbesserungen helfen.

Als zusätzlicher Anreiz für die Nutzung der Bahn sollten alle Bundesbürger für einen Zeitraum von zwei Jahren eine **kostenlose Bahncard 50** erhalten. Diese Regelung sollte ab dem Zeitpunkt gelten, da das Infektionsrisiko im öffentlichen Verkehr als gering einzustufen ist. Die „Bahncard für alle“ macht auch gelegentliche Bahnfahrten im Vergleich zur Fahrt mit dem Auto attraktiv und kann zudem Menschen dauerhaft an die Schiene heranführen, die bislang nicht Bahn gefahren sind.

Mehr Raum für Fußgänger

Die in der Corona-Krise erlassenen Abstandsregeln führen uns vor Augen, wie wenig Platz **Fußgänger** in deutschen Städten oftmals zugedacht ist: Auf vielen Fußwegen können zwei Personen nicht mit dem gebotenen Sicherheitsabstand aneinander vorbei gehen.²⁶

Mit Mitteln aus einem **Fonds für nachhaltige Stadtentwicklung** sollten die Erfahrungen aus der Krise in konkrete Projekte wie breitere Gehwege und Begegnungsflächen umgewandelt und so der Wandel der deutschen Städte von der auto- zur menschengerechten Stadt vorangetrieben werden.

Wie eine ökologisch verträgliche Kaufprämie für Autos ausgestaltet werden sollte

Sollte sich die Bundesregierung trotz aller negativen Auswirkungen und Zielungenauigkeiten für eine Kaufprämie zur Stimulierung der Pkw-Nachfrage entscheiden, muss diese Antriebswende und Klimaschutz voranbringen. Das heißt: keine Prämien für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sowie übergroße oder leistungsbetonte Modelle.

Kaufanreize für Neuwagen sollten keinesfalls als pauschale Abwrackprämie ausgestaltet werden, sondern als „**Zukunftsprämie**“ mit ökologischer und ökonomischer Lenkungswirkung. Ausschließlich Käufer **rein elektrischer Fahrzeuge bis 40 000 Euro Nettolistenpreis** dürfen von ihr profitieren. Auch sollten die Anreize nicht an einen Zwang zum Abwracken eines anderen Autos gekoppelt werden. Um die Gesamtzahl der Autos im deutschen Bestand nicht zu erhöhen, sollte die Prämie allerdings nur dann

gewährt werden, wenn im Haushalt bislang kein Auto angemeldet war oder gleichzeitig ein anderes, älteres zum Haushalt gehörendes Auto dauerhaft abgemeldet, also möglichst dem Gebrauchtwagenmarkt zugeführt wird.

Durch eine Fokussierung von Fördermitteln auf diese Fahrzeuggruppe belohnt man nicht nur umweltbewusstes Kaufverhalten. Mittel- und langfristig profitiert davon der gesamte Automobilstandort Deutschland, weil ein klares Bekenntnis zur massentauglichen Elektromobilität den ohnehin stattfindenden Strukturwandel beschleunigt und die Wettbewerbsposition deutscher Unternehmen in einem sich verändernden Umfeld nachhaltig verbessert.

Keine Förderung ohne Absicherung: Die zusätzlichen Nachfrageanreize müssen zwingend ökologisch abgesichert werden. Die Einführung einer zusätzlichen Kaufprämie für kleine Elektroautos sollte an die **Festlegung einer nationalen Elektroauto-Quote für Neuwagen** gekoppelt werden, die deutlich über dem Niveau des für das Erreichen der CO₂-Grenzwerte auf EU-Ebene nötigen Anteils liegt. Ohne eine solche E-Auto-Quote besteht die Gefahr, dass die Prämien den Herstellern lediglich die Erreichung der EU-Flottengrenzwerte erleichtern, aber keine darüber hinausgehenden Klimaeffekte entfalten.

Weil die Autohersteller ihre Kapazitäten für die Produktion von Elektroautos nur schrittweise erhöhen können, sollte die Förderung bis Ende 2022 laufen. Das gibt den Herstellern Planungssicherheit bei der Umwidmung von Produktionskapazitäten.

Ladeinfrastruktur zügig ausbauen

Um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen, braucht es ein dichtes Netz öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur. Bislang scheitert der zügige Ausbau oft an rechtlichen Hürden und bürokratischen Hindernissen. Immerhin hat das Bundeskabinett vor wenigen Wochen einen Gesetzentwurf verabschiedet, der endlich einen rechtlichen Anspruch darauf schafft, auch in Mehrparteienhäusern ohne Zustimmung aller Wohnungsbesitzer Ladestationen für Elektroautos zu installieren.²⁷

Das ist auch dringend nötig: Schon in wenigen Jahren könnte es nach Einschätzung der Deutschen Energie-Agentur vor allem in Städten und Ballungsräumen zu wenige Ladestationen geben.²⁸ Dabei würden einer repräsentativen Umfrage zufolge 65 Prozent der Deutschen ihr E-Auto am liebsten zuhause laden.²⁹

Ein Hemmnis bei der Anschaffung von Elektroautos sind häufig die anfänglich vergleichsweise hohen Investitionskosten für das Fahrzeug und die eigene Ladestation – auch wenn diese sich über die Nutzungszeit amortisieren. Die Bundesregierung sollte daher nicht allein auf die Förderung von Pkw- und Nutzfahrzeugkäufen setzen, sondern auch auf die **Förderung von Ladeinfrastruktur** in Privathaushalten, Handwerksbetrieben und am Arbeitsplatz.

Darüber hinaus kann sie einen Flaschenhals bei der Installation öffentlicher Ladeinfrastruktur entschärfen: Ein Fonds für zusätzliche Personalkapazitäten bei den Kommunen könnte Genehmigungs- und Planungsprozesse in den Behörden bei der Bearbeitung der Anträge für Ladesäulen beschleunigen.

Für saubere Luft und Klimaschutz: Abwrackprämie für alte Transporter

Leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen haben einen erheblichen Anteil an den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und tragen überproportional zur Schadstoffbelastung in Städten bei. Etwa

30 Prozent der leichten Nutzfahrzeuge im deutschen Bestand erfüllt derzeit nur die Abgasnorm Euro 3 bzw. noch geringere Anforderungen.³⁰

Eine gezielte Förderung, die den Austausch dieser häufig von Handwerksbetrieben genutzten Fahrzeuge zum Ziel hat, könnte somit gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftqualität in deutschen Städten leisten. Auch hier gilt: Neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor dürfen keine Förderung erhalten.

Alternativen mit Elektroantrieb sind inzwischen von einer Vielzahl auch deutscher Hersteller verfügbar. Um die gewünschte Zielgruppe zum Umstieg zu bewegen, sollte die **Anschaffung eines Elektro-Transporters – bei gleichzeitiger Verschrottung eines leichten Nutzfahrzeugs bis Euro 3** – deutlich stärker gefördert werden als der Kauf eines Elektro-Pkw. Auch diese Fördermaßnahme muss bis Ende 2022 laufen, um die Umwidmung von Produktionskapazitäten zugunsten der Elektro-Transporter zu ermöglichen.

Was nicht gefördert werden sollte

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sollten nicht staatlich gefördert werden. Dies sollte nicht nur für klassische Diesel und Benzinern gelten, sondern auch für **Plug-in-Hybride**. Die Klimawirkung von Plug-in-Hybriden hängt maßgeblich vom Nutzungsprofil ab, nur ein hoher Anteil rein elektrisch zurückgelegter Wege führt zu einem positiven Klimaeffekt. Bisherige Auswertungen zeigen: Viele Plug-in-Hybride werden nur mit sehr geringen elektrischen Fahranteilen betrieben.³¹ Eine ökologische Lenkungswirkung ist bei einer Förderung dieser Fahrzeuge somit äußerst fraglich. Länder wie die Niederlande haben auf die mangelnde Klimaschutzwirkung dieser Antriebsvariante reagiert und ihre Förderung von Plug-in-Hybriden inzwischen eingestellt.³²

Quellen

- 1 <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-bis-zu-90-prozent-weniger-reisende-im-fernverkehr-a-0558fc08-b579-4ea4-8b01-f35ef38472aa>
- 2 https://www.deutschlandfunk.de/covid-19-wie-sich-das-coronavirus-auf-das-reisen-auswirkt.1939.de.html?drn:news_id=1124729
- 3 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/auto-verkehr/vw-gewinn-sackt-ab-autoindustrie-erwartet-einbruch-um-20-prozent-16728067.html>
- 4 <https://www.mdr.de/nachrichten/wirtschaft/inland/interview-mit-wirtschaftsexperten-ragnitz-und-gropp-wirtschaftliche-auswirkungen-der-corona-krise-100.html>
- 5 <https://www.forbes.com/sites/davekeating/2020/04/23/cars-not-welcome-in-europes-cities-when-lockdowns-end/>
- 6 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehr-belastet-luft-und-klima>
- 7 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/auto-muenchen-soeder-fordert-praemie-fuer-den-kauf-klimafreundlicher-autos-dpa.urn-newsml-dpa-com-2009101-200408-99-633792>
<https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Weil-fordert-Oeko-Abwrackpraemie-fuer-Autobranche,weil2124.html>
<https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/autoindustrie-bundeslaender-dringen-auf-mehr-hilfe-16724792.html>
- 8 <https://www.automobilwoche.de/article/20200330/BCONLINE/200339995/wegen-corona-krise-stefan-wolf-fordert-kaufpraemie-fuer-verbrenner>
<https://www.automobil-produktion.de/hersteller/wirtschaft/autobauer-bringen-kaufpraemie-ins-gespraech-126.html>
- 9 <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/vw-vorstand-ueber-corona-praemie-ralf-brandstaetter-ein-foerdermodell-koennte-sich-an-co2-emissionen-orientieren/25753746.html?ticket=ST-1327880-xh4cJR3oyDoow4Vztve1-ap4>
- 10 <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/wir-erleben-einen-sondernachfrage-effekt-der-china-chef-von-vw-verraet-warum-die-chinesen-schon-wieder-erstaunlich-viele-autos-kaufen/>
- 11 https://www.deutschlandfunk.de/anreize-fuer-autokaueufe-in-coronakrise-zweifelhafte.769.de.html?dram:article_id=474643
- 12 <https://de.reuters.com/article/deutschland-autopr-mie-konom-idDEKBN2230PZ>
- 13 <https://www.businessinsider.de/wirtschaft/mobility/kann-eine-neuaufgabe-der-abwrackpraemie-die-autoindustrie-retten/>
- 14 <https://www.wiwo.de/unternehmen/abwrackpraemie-erschreckende-bilanz-der-autoverschrottung/5707118.html>
- 15 <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/tesla-aktie-kursrally-elon-musk-als-profitueur-der-corona-krise-a-1306243.html>
- 16 <https://www.spiegel.de/auto/corona-krise-warum-fahrradfahren-gleich-doppelt-schuetzt-a-46196d09-4aa4-4041-97e3-1fd1ff094c3f>
- 17 <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/lastenraeder-kaufpraemie-in-berlin-schon-aufgebraucht-a-1216821.html>
<https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Ansturm-auf-Zuschuesse-fuer-Lastenfahraeder,lastenraeder102.html>
- 18 <https://www.heise.de/autos/artikel/Volkswagen-Nutzfahrzeuge-kuendigt-E-Lastenrad-an-4411859.html>
- 19 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/21652>
- 20 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr/bussen-und-bahnen-brechen-die-einnahmen-weg-dpa.urn-newsml-dpa-com-2009101-200403-99-575258>
- 21 <https://www.vdv.de/elektromobilitaet-im-oepnv.aspx>
- 22 <https://www.bmu.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmu-foerderprogramm/foerderung-von-elektrobussen/>
- 23 <https://www.br.de/nachrichten/wirtschaft/zu-wenig-foedermittel-fuer-die-energie-wende-im-nahverkehr,RXzF8ii>
- 24 <https://www.welt.de/politik/deutschland/article207064675/Corona-Krise-Wie-die-Gruenen-die-Deutsche-Bahn-retten-wollen.html>
- 25 <https://www.euractiv.de/section/energie-und-umwelt/news/zug-gegen-flug-vorteil-fuer-die-schiene/>
- 26 <https://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehr-fuer-leib-und-leben-auf-gehwegen-verband-empfeht-fussgaengern-die-strasse-polizei-widerspricht/25695934.html>
- 27 <https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/elektroauto-kabinett-will-rechtsanspruch-fuer-ladestation-im-mieter-eigentuermerhaus-a-1305728.html>
- 28 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/elektromobilitaet-mobilitaet-ladesaehlen-deutschland-1.4875986>
- 29 <https://www.bdew.de/energie/elektromobilitaet-dossier/private-ladeinfrastruktur-foerdern/>
- 30 https://www.kba.de/SharedDocs/Publicationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2019/fz13_2019_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=10
- 31 <https://www.bbc.com/news/business-46152853>
- 32 <https://www.tagesschau.de/investigativ/monitor/plugin-hybride-101.html>

➔ Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie.

Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen.

Mehr als 600.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.