



Deutsche Umwelthilfe e.V. · Hackescher Markt 4 · 10178 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Frau Vorsitzende
Bundesministerin a. D. Edelgard Bulmahn, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

BÜRO BERLIN

Hackescher Markt 4/
Neue Promenade 3 (Eingang)
10178 Berlin
Telefon 030 258986 - 0
Fax 030 258986 - 19
E-Mail berlin@duh.de
Internet www.duh.de

Berlin, 11. Mai 2009

Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe

Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Investitions- und Tilgungsfonds“ - BT-Drs. 16/12662 -

Sehr geehrte Frau Bulmahn,
sehr geehrte Damen und Herren,

zur Vorbereitung der Anhörung nehmen wir wunschgemäß schriftlich zum Anhörungs-
gegenstand wie folgt Stellung:

Zusammenfassung:

Die Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) bewertet die als „Umweltprämie“ titulierte Abwrack-
prämie als Musterbeispiel für eine rückwärtsgewandte Industriepolitik mit erheblichen ne-
gativen ökonomischen Auswirkungen auf die betroffenen Wirtschaftskreise und ohne
nachhaltige ökologische Lenkungswirkung hin zu spritsparenden und klimagasreduzierten
Neufahrzeugen. Mit einem finanziellen Volumen von 5 Mrd. Euro ist sie zudem das teuerste
derartige Programm weltweit und das derzeit einzige, das auf jegliche ökologische Len-
kungswirkung verzichtet.

Die „Abwrackprämie“ ist nach Ansicht der DUH nicht geeignet, die Binnenkonjunktur anzu-
kurbeln und entpuppt sich zudem als „Förderprogramm für die organisierte Kriminalität“,
da trotz der nachgebesserten Einziehung des Fahrzeugbriefes der illegale Weiterverkauf
angeblich verschrotteter Fahrzeuge nach Afrika und Osteuropa wie von der DUH sowie
dem Bund Deutscher Kriminalbeamter im Februar prognostiziert zwischenzeitlich vielfältig
festgestellt wurde. Durch das Fehlen einer Mindesthaltedauer für das neu erworbene

Fahrzeug kann dieses zudem sofort weiterverkauft werden, was den „Mitnahmeeffekt“ dieser Subvention weiter verstärkt.

Der derzeitige Anfall von über einer Million kurzfristig zu verwertenden Altfahrzeuge überlastet die Demontagebetriebe und hat die Verwertungspreise zusammenbrechen lassen. Die Annahme- und Verwertungskapazitäten der zertifizierten Verwerter sind auf eine geringe Altfahrzeugzahl der letzten Jahre angepasst. Die nach Altfahrzeugverordnung gewonnen Ersatzteile können kaum noch vermarktet werden. Dies begünstigt zudem die illegale Verwertung der angeblich verschrotteten Altfahrzeuge.

Ökologische Konsequenzen:

Ein zentraler Fehler der deutschen Regelung ist das Fehlen ökologischer Kriterien für die neugekauften Pkw. Dieser wird weder mit der Schadstoffnorm Euro 5 gekoppelt noch mit der Festlegung eines CO₂-Höchstausstoß wie beispielsweise in Frankreich. Hier darf das Neufahrzeug max. 160g CO₂ pro km emittieren, um förderungsfähig zu sein. Die Prämie selbst beträgt zudem nur 1.000 € pro Altfahrzeug.

In Deutschland entsteht durch die derzeitige Ausgestaltung der Abwrackprämie die umweltpolitisch absurde Situation, dass die Verschrottung relativ gut erhaltene Benzin-Pkw mit grüner Feinstaubplakette und geringem CO₂-Ausstoß bei gleichzeitigem Neukauf eines höher motorisierten Neufahrzeugs mit doppelt so hohem Spritverbrauch und CO₂-Ausstosses gefördert wird.

Ökonomischer Kollateralschaden:

In einer Analyse bisheriger Abwrackprämien zur Kaufstimulanz von Neufahrzeugen haben insgesamt gezeigt, dass die unbeabsichtigten ökonomischen Nebeneffekte umso gravierender ausfallen, je länger die Programme liefen. Da es sich bei drei von vier der bisherigen Antragsteller (Institut für Wirtschaftsförderung Halle – IWH) um vorgezogene, für die Folgejahre vorgesehene Fahrzeugkäufe handelt, ist mit dem Auslaufen der Förderung mit einer auf ein bis zwei Jahre anhaltenden, zusätzlichen Zusammenbruch des Neufahrzeuggeschäfts zu rechnen. Ein neuerliche Hilferuf der Autoindustrie nach Verlängerung bzw. „Phasing out“ der Förderung wäre dann die Folge.

Fehlende „Umweltgerechtigkeit“:

Die Umweltprämie ist in der bisherigen Form auch sozial und mikroökonomisch bedenklich. Von ihr profitieren nur die Autohalter, die sich einen Neuwagen tatsächlich auch leisten können. Der überwiegende Teil der automobilen Stakeholder verfügt aber über einen „jungen Alten“. Durch die einseitige Förderung des Fahrzeugneukaufs werden die meisten Haushalte mit bescheidenen Einkommen nicht erreicht, obwohl gerade dort oftmals Investitionen zum Werterhalt und Abgasreinigung der Bestandsfahrzeuge dringend notwendig wären, u.a. um sich die Mobilität in den derzeit 32 Umweltzonen zu erhalten.

Empfehlungen der DUH:

Die DUH empfiehlt, auf eine Aufstockung der Abwrackprämie zu verzichten. Stattdessen sollte überlegt werden, den Kauf besonders effizienter Neufahrzeuge – ohne Koppelung

an eine nachzuweisende Verschrottung eines Altfahrzeugs – mit einer einmaligen Prämie um bis zu 2.000 € zu fördern und Fahrzeuge mit höheren CO₂-Emissionen um bis zu 2.600 € zu belasten.

Eine entsprechende aufkommensneutral gestaltete Bonus-/Malus Regelung in Frankreich hat dort den CO₂-Ausstoß von in 2008 zugelassenen Neufahrzeugen innerhalb eines Jahres um 9 Gramm CO₂/km auf nunmehr 140 g CO₂/km absinken lassen. Deutschland liegt mit 165 g CO₂/km am zweitletzten Platz der europäischen Länderstatistik.

Eine weitere wirksame Maßnahme für Luftreinhaltung, Umweltschutz und Wirtschaft, die zudem gerade die Halter von Bestandsfahrzeugen bei Umweltinvestitionen unterstützen würde, wäre zudem eine attraktivere finanzielle Förderung der Partikelfilternachrüstung, für die über die Kfz-Steuer zweckgebundene Einnahmen zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer