

Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Wortprotokoll
94. Sitzung

Berlin, den 13.05.2009, 11:00 Uhr,
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus,
Sitzungssaal: 2.600

Vorsitz: Edelgard Bulmahn, MdB

Öffentliche Anhörung

zu dem

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes
zur Errichtung eines Sondervermögens
„Investitions- und Tilgungsfonds“
- Drucksache 16/12662 -

Sachverständige:

- Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
- IG Metall
- Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK)
- Deutsche Umwelthilfe e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)
- Prof. Dr. Justus Haucap, Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Beginn der Sitzung: 11.10 Uhr

Die **Vorsitzende**: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kollegen, ich begrüße Sie ganz herzlich zu unserer heutigen Anhörung.

Gegenstand der Anhörung ist das Gesetz „Zur Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens Investitions- und Tilgungsfonds“. Wir haben am 6. März 2009 das Gesetz beschlossen. Im Rahmen dieses Gesetzes wurden 1,5 Mrd. Euro für ein Programm zur Stärkung der Automobilwirtschaft beschlossen. Zielsetzung war es, mit diesem Programm zu erreichen, dass die Automobilwirtschaft, die für Deutschland eine sehr große Bedeutung hat, weil sie ein Leitmarkt ist und weil sie mehreren Millionen Menschen Beschäftigung bietet, hier ein Gegengewicht zu dem Exporteinbruch zu schaffen und damit Arbeitsplätze in dieser Branche zu halten und Unternehmen am Leben zu halten. Dieses Programm war so erfolgreich, es ist uns wirklich gelungen, dass wir hier tatsächlich erreichen konnten, dass die Automobilwirtschaft in diesem Bereich nicht so eingebrochen ist, wie das sonst zu befürchten gewesen wäre. Das Programm war so erfolgreich, dass wir uns entschlossen haben die Mittel, die wir für dieses Programm zur Verfügung gestellt haben, aufzustocken. Darum geht es in diesem Änderungsantrag zum Gesetz, also in diesem Änderungsgesetz. Wir haben vorgeschlagen, das Sondervermögen Investitions- und Tilgungsfonds zusätzlich um 3,5 Mrd. Euro bereitzustellen. Darüber gibt es auch eine große Verständigung. Was wir heute in der Anhörung noch einmal erörtern und diskutieren möchten ist zum einen die Frage, wie wir dieses Programm möglichst gut umsetzen können, wie wir Rechtssicherheit gewährleisten können. Das sind die Fragestellungen die im Mittelpunkt der Anhörung stehen sollen, aber sicherlich auch Ihre Einschätzung wie dieses Programm wirkt. Auch das sollte Gegenstand der heutigen Anhörung sein.

Für die Durchführung der Anhörung haben wir uns auf das so genannte „Berliner Verfahren“ im Ausschuss verständigt. Dieses „Berliner Verfahren“ bedeutet, dass wir eine Gesamtbefragungszeit von 90 Minuten zur Verfügung haben, die, abhängig von der Fraktionsstärke, auf die verschiedenen Fraktionen aufgeteilt wird. Ich füge das hinzu, weil das sonst für die Sach-

verständigen etwas unverständlich sein kann. Sie werden feststellen, dass die beiden großen Fraktionen dadurch erheblich mehr Fragezeit und natürlich auch Antwortzeit zur Verfügung haben; die kleinen Fraktionen erheblich weniger. Ich habe einfach die Bitte an Sie, an die Sachverständigen - die Kollegen kennen das Verfahren – nämlich zu berücksichtigen, dass zu dieser Gesamtfragezeit auch die Antwortzeit gehört, also die Antwortzeit zählt nicht extra. Sie sollten es schaffen, von daher auch präzise und wirklich auch konkret im Rahmen dieser Zeit zu antworten. Damit Sie eine Vorstellung haben dessen, was Sie da erwartet, nenne ich Ihnen jetzt einfach die Zeiträume, die für jeweils eine Runde zur Verfügung stehen, das betrifft zum einen die CDU/CSU und SPD, die haben beide jeweils 33 Minuten für Frage und Antwort zur Verfügung, die FDP 9 Minuten, DIE LINKE. 8 Minuten und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 7 Minuten. Ich werde Ihnen nicht das Wort abschneiden, wenn es praktisch um eine halbe Minute geht. Ganz leise sage ich dazu auch nichts, wenn es um eine Minute geht, aber ich habe trotzdem die Bitte an Sie, dass wir das einigermaßen auch im Verhältnis belassen, wie das ist, die Kollegen wissen das, ich gehe eine bisschen großzügiger mit den kurzen Fragezeiten um, das dient auch der Sache. Aber generell sollten Sie versuchen, das im Rahmen dieser Zeit dann auch zu ermöglichen, dass Sie auf die Fragen antworten.

Ich begrüße nun ganz herzlich die Sachverständigen, das ist Herr Ulrich Dilchert vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V., Herrn Klaus Bräunig vom Verband der Automobilindustrie, Herrn Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe, Frau Babette Fröhlich von der IG Metall, Herrn Thorben Becker vom BUND und Herrn Professor Justus Haucap von der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

Damit liebe Kolleginnen und Kollegen haben Sie jetzt das Wort. Zunächst beginnen wir mit der CDU/CSU-Fraktion, Herr Rehberg.

Abg. Eckhardt Rehberg (CDU/CSU): Meine Fragen möchte ich an Herrn Klaus Bräunig vom Verband der Automobilindustrie und an Herrn Ulrich Dilchert vom Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes stellen. Wir befassen uns über den Anlass ist die Aufstockung der Mittel für die Umweltprämie, gleichwohl würde ich Sie noch einmal bitten, darauf

einzugehen. Was wäre passiert, wenn es weder die erste Tranche noch die zweite Tranche in Ihren jeweiligen Bereichen gegeben hätte? Ich habe gerade an Herrn Bräunig die Bitte, an dieser Stelle die Zulieferindustrie mit einzuschließen. Die zweite Frage: Wie ist der aktuelle Stand bei der BAFA nach Ihrer Kenntnis auch hier wieder deutlich zu machen, wer partizipiert? Es wird ja landläufig oft diskutiert und das waren im Vorfeld ja nur deutsche Autos, nur europäische Autos. Wie sieht die Situation aus und hier auch noch einmal einen Blick auf die Zulieferindustrie zunehmen. Das ist meine Frage.

SV Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Ich möchte zur Beantwortung Ihrer Frage doch darauf hinweisen, dass man am Automobil sehr gut erkennen kann, dass wir keine normale zyklische Schwankung haben, die die Automobilindustrie auch in der Vergangenheit alleine bewältigt hat, sondern einen finanzmarktbedingten Einbruch, der zeigt, worin sich diese starke Krise von anderen vorher unterscheidet. Wir hatten die schärfste Rezession 1975 mit einem BIP von minus 0,9 %. Jetzt wird uns auch von der Bundesregierung minus 6 % für dieses Jahr avisiert. Das zeigt, wir haben keine internationalen Märkte mehr, mit der wir Nachfragerückgänge im Inland kompensieren können. Das können Sie im Nutzfahrzeug noch dramatischer feststellen als mit dem PKW und die beiden Dinge hängen zusammen, denn Transport und Mobilität sind eins. Wir können feststellen, dass die politische Idee mit dieser Prämie eine Brückenfunktion zu organisieren, bis heute hervorragend funktioniert hat. Wir haben damit den Inlandsmarkt stabilisiert. Von Januar bis April 2009 ist der deutsche PKW-Markt um gut 18 % auf gut 1,25 Mio. Einheiten gewachsen. Das ist ein Mehrabsatz von 200.000 PKW. Wenn man das mit dem vierten Quartal 2008 vergleicht, da sank die PKW-Nachfrage in Deutschland noch um 23 %. Das heißt auch für die wirtschafts- und ordnungspolitische Diskussion gerade dieses Ausschusses meine ich, muss man berücksichtigen, dass wir einen solchen finanzmarktbedingten Einbruch noch nie hatten und diese Brückenfunktion, die zusammenzusehen ist mit den anderen Maßnahmen der Bundesregierung, beispielsweise dem 115 Mrd.-Programm, dass diese Dinge ineinander greifen.

Zu Ihrer zweiten Frage, wer profitiert. Die deutschen Hersteller profitieren mit einem Marktanteil von gut 50 % und was die Zulieferer angeht, die in Deutschland zunächst unmittelbar für die Automobilindustrie mit mehr als 328.000 Arbeitsplätzen stehen, mittelbar, aber, wenn Sie die Vorlieferanten der Automobilzulieferer sehen, aus der Gießerei, aus dem Maschinenbau, haben wir im letzten Sommer aktuelle Zahlen zusammengetragen und da kommen Sie auf rund eine Million Beschäftigte für die Zulieferindustrie Automobil plus Vorlieferanten der Automobilzulieferer. Wenn der Polo heute aus Spanien kommt, sind vorher 60 % der Teile aus Deutschland nach Spanien geliefert worden. Das zeigt, wie stark die internationale Vernetzung ist. Weshalb die Prämie nicht nur wettbewerbsrechtlich allein auf deutsche Hersteller konzentriert werden konnte, sind wir auch wirtschaftspolitisch, glaube ich, gerade für die deutsche Automobilindustrie mit ihrer internationalen Verflechtung ein Tort. Man kann das auch in den Diskussionen im Ausland sehen. Ich war für die Automobilindustrie beim französischen Automobilgipfel im Januar, den die französische Regierung veranstaltet hat, auch um einen Schulterschluss mit der französischen Automobilindustrie herzustellen und nachdem die Kameras ausgeschaltet waren, haben gerade die französischen Hersteller und Zulieferer auf die starke Verflechtung mit den deutschen Kollegen verwiesen. Man kann diese Zahl nicht so quantifizieren, wie Ihre Frage das insinuiert. Ich kann Beispiele bringen, ich habe eines gebracht, aber das hängt eben auch damit zusammen, dass die Hersteller zum Teil selber mit Töchterunternehmen im Ausland verbunden sind und diese Lieferungen intern, konzernintern alle nicht extra noch statistisch ausgewiesen sind. Aber klar ist, diese Vernetzung nutzt der deutschen Automobilindustrie. Deswegen ist die Prämie gerade für die deutschen Automobilhersteller eine gute Sache, sicher nicht in gleichem Maße für alle Hersteller, weshalb wir Vorschläge zur Optimierung gemacht haben und ich glaube, das ist die Diskussion vielleicht noch wert. Um nicht zu lange zu werden, stoppe ich hier, Frau Vorsitzende.

SV Ulrich Dilchert (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.): Wenn ich mir die Situation im Kraftfahrzeughandel ansehe und jetzt bleibe ich mal national, Herr Bräu-

nig ist ja international geworden, aber ich kann mich halt nur auf den nationalen Markt beschränken. Da muss ich ein bisschen unterscheiden zwischen dem Neuwagen- und Fahrzeughandel und dem Servicebereich oder dem Werkstattbereich. Bekanntermaßen vertreten wir ja beide Fraktionen. Wir sahen uns also im Handelsbereich vor der Situation, dass wir im Jahre 2006 noch relativ gute Neuzulassungszahlen von 3,47 Mio. hatten. Die brachen dann so ein bisschen weg in 2007 um 3,15 Mio. Da hatten wir eigentlich auf 2008 auf eine grandiose Besserung gehofft, weil zeitgleich das Durchschnittsalter der Fahrzeuge permanent gestiegen ist. Wenn man sich so die vergangenen Jahre anguckt, musste man eigentlich davon ausgehen, dass irgendwann Ersatzbedarf vorhanden ist. Das Durchschnittsalter hat immer so bei sechseinhalb Jahren gelegen. Das ist dann hochgestiegen auf siebeneinhalb Jahre, jetzt sind wir mittlerweile schon bei achteinhalb Jahren. Das durchschnittliche Löschungsalter von Kraftfahrzeugen ist schon hochgeschnellt auf 11,5 Jahre und da waren wir uns eigentlich sicher, jetzt muss etwas kommen. Das Jahr 2008 hat aber diese Erwartung in keinsten Weise erfüllt. Es lief schon schleppend an und mit Einsätzen und der internationale Finanzkrise brachen auch die Zulassungszahlen dramatisch ein, 8,2 % minus im Oktober, 17,7 % im November und noch einmal knapp 7 % im Dezember. Das sind allerdings auch noch geschönte Zahlen, wenn man so will, denn ein wesentlicher Indikator für die Schwäche, die sich dann für 2009 abzeichnete war der Auftragseingang, der war sozusagen bei Null. Es passierte gar nichts mehr in den Autohäusern. Jetzt hätte man ja auch sagen können, ok, wenn es den Autohäusern, den Autohandelsbetrieben schlecht geht, dann geht es dem Service besser. Aber auch da war nichts mehr. Denn das sagen auch die DAT-Reporte und alle möglichen Erhebungen auch der Kunde hat am Service gespart. Selbst notwendige Reparaturen wurden nicht mehr durchgeführt, weil schlicht und ergreifend kein Geld mehr vorhanden war. Wenn man sich die TÜV-Reporte und DEKRA-Reporte anguckt, wird man das ganz schnell nachvollziehen können. Insofern, wenn man sich vor dieser Lage gesehen hat, da haben wir also für das Jahr 2009 nur noch Rot gesehen, Rot im Hinblick auf die zu erwartenden Betriebsergebnisse. Insofern kam die Umweltprämie oder Abwrackprämie, wie viele Leute dazu sagen, kam genau richtig. Denn das hat in der Tat zu einer Stimulanz geführt im Kraftfahr-

zeughandel, so wie die Kollegen sagen, was wir noch nie erlebt haben. Auch jetzt nachhaltig gesehen, die Auftragseingänge sind sehr zufriedenstellend. Insbesondere hat das auch nicht dramatisch nachgelassen, nachdem der Topf dann aufgefüllt worden ist und auch jeweils die Beschlusslage entsprechend kommuniziert wurde. Also da waren wir ganz zufrieden. Wir stellen ja heute fest, aktueller Stand beim BAFA 1,43 Mio. Anträge sind eingegangen und das in einer relativ kurzen Zeit. Das ist schon sehr beeindruckend. Damit haben wir also in keinsten Weise gerechnet. Wir waren schon sehr froh, dass wir zunächst 600.000 Fahrzeuge hätten vermarkten können und glaubten eigentlich nicht, dass wir das schaffen würden, aber der Erfolg beim Kunden selbst, gibt eigentlich der Politik Recht, dass hier das Richtige gemacht worden ist. Das Einzige, was bemängelt worden ist und deshalb sitzen wir heute hier, dass das Geld nicht so schnell fließt, d. h. da ist jetzt momentan ein bisschen Unruhe in den Betrieben, aber das kriegen wir auch auf die Reihe. So viel erst einmal dazu. Für ergänzende Fragen jederzeit.

Abg. Laurenz Meyer (Hamm) (CDU/CSU): Ich würde gerne einmal an diese Fragen, die am Anfang waren, an die Beteiligten, aber auch an die Gewerkschaft anschließen und fragen, also erst einmal ist es so, dass wir jetzt erstaunt sind, wir gehen von 33 oder 34 % Rückgang aus in der Produktion und hören dann gleichzeitig von Lieferzeiten von sechs Monaten. Das ist natürlich für den Normalbürger überhaupt nicht verständlich und es wäre auch für uns schön, wenn Sie das mal ein bisschen näher begründen würden. Sicher hat das etwas mit den einzelnen Modellen zu tun, aber in der Größenordnung leuchtet mir das alles nicht ein, noch dazu im Zusammenhang mit der Kurzarbeit, die dann auch in den Unternehmen durchgeführt wird. Das zweite ist, die ernste Sorge, dass bei der Aufstockung, die jetzt kommt und der Verlängerung des Zeitraums, der Einbruch in 2010 umso härter werden könnte. Und auch da sollten Sie entsprechende Äußerungen zu machen, wie Ihre Einschätzungen sind. Die einzige Hoffnung, die man damit verbinden kann, ist ja, dass dann in 2010 es international wieder anläuft und der Einbruch, der dann in Deutschland automatisch erfolgen wird, auf den kann man sich einstellen und muss das dann im Ausland ausgleichen und auf diese

Weise den Anschluss in der Produktion finden. Wie sehen Sie das, wie beurteilen Sie die Gefahren, die da drinstecken?

Die **Vorsitzende**: Herr Meyer, Frau Fröhlich haben Sie gefragt?

Abg. Laurenz Meyer (Hamm) (CDU/CSU): Das richtet sich an Herrn Bräunig, der wesentlich die Produzenten vertritt und auch an die Gewerkschaft. Aber wenn einer von den Anderen etwas dazu sagen will, gerne.

Die **Vorsitzende**: Frau Fröhlich hat jetzt zunächst das Wort.

Sve Babette Fröhlich (IG Metall): Erst einmal die Nachfrageverzögerung, sage ich jetzt mal, im Sinne von sechs Monaten Lieferfrist und Kurzarbeit. Das hat schlicht und einfach etwas mit den Modellreihen zu tun und ich kann jetzt von dem Konzern sprechen, den ich sehr nahe kenne, das ist Volkswagen, da bin ich Aufsichtsratsmitglied. Wenn alle Polos mit einem 1,4 Liter FSI-Motor bestellt werden und ich aber nur eine gewisse Produktionskapazität für diesen Motor habe, dann führt das dazu, dass die Lieferfristen sich verändern. Im Moment ist es so, wenn man sich die Nachfrage, die aufgrund der Umweltprämie zusätzlich kommt anschaut, dann findet die sicher im Kleinwagen und in der Kompaktklassenklasse statt und natürlich nicht im Premiumsegment, sondern relativ weit unten und da sind die Kapazitäten natürlich eingeschränkt, so dass man in eine Situation kommt, dass in Teilbereichen Kurzarbeit da ist, nämlich im Oberklassensegment, auch zum Teil Mittelklassensegment noch und im Kleinwagen- und Kompaktklassensegment im Prinzip eigentlich Sonderschichten gefahren werden müssen. Das ist zumindest die Erfahrung, die wir aus den einzelnen Werken kennen.

SV Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Ich kann das nur bestätigen. Der 1,4 Liter-Motor vom Golf ist das klassische Beispiel. Man kann es abstrakter formulieren,

das liegt einfach daran, dass die Logistikprozesse nicht so schnell umgestellt werden können, wie man in der Zeitung die Veränderung der Nachfrage liest. Das ist sicher kein böser Wille, denn die Hersteller sind ja selber interessiert, dass sie so schnell wie möglich ihre Lieferzeiten abbauen. Zu Ihrer zweiten Frage, Herr Abg. Meyer, sicher kann man hier nur Schätzungen annehmen, wie sich das nächste Jahr entwickelt und deswegen habe ich so grundsätzlich meine erste Frage auf Herrn Rehberg begonnen. Wir haben, wie gesagt, in den internationalen Märkten bei früherem Strukturwandel im Inland, immer kompensieren können mit dem Export. Das ist nun weggefallen, weshalb die Prämie den Absturz abflacht, weil wir natürlich auch international sehen, wenn wir gar nichts täten, wäre der Strukturbruch in der Automobilindustrie höchst dramatisch und den könnten wir so schnell gar nicht wieder anwerfen, wenn die internationalen Märkte kommen. Die Automobilindustrie hat die Erwartung, dass im nächsten Jahr internationale Märkte helfen, wieder auf die Beine zu kommen. Den Zeitpunkt kann ihnen ja auch kein Institut zurzeit sagen. Wenn ich das so offen sagen darf, geben ja die Ökonomen zu, dass sie zum ersten Mal ratlos sind und kein ökonomisches Modell für diese internationale Finanzmarktkrise existiert. Deswegen, ich war vor zwei Wochen auf der Auto Shanghai, wo man einen Wachstumsmarkt in China noch gut erkennen konnte, wo die Deutschen sehr stark aufgetreten sind. Auch die Automobilzulieferer zeigen, dass sie sich da engagieren. Der vielzitierte Tata Nano hat mindestens 10 % Wertschöpfung mit deutschen Zulieferern. Es gibt einen großen Zulieferer aus Deutschland, der in chinesischen Fahrzeugen zum Teil schon 40 % Marktanteil hat mit seinen Zulieferern. Wir versuchen wirklich die internationale Verflechtung so zu organisieren, dass wir auch den Aufschwung der aus den internationalen Märkten kommt, sofort aufnehmen können. Im Inland wird es sicher eine Abschwächung geben. Dafür werden Fahrzeuge, die zurzeit vielleicht nicht an vorderster Front der Bestellungen sind, durch einige Modellwechsel hoffentlich hervorkommen, so dass wir spätestens bei der IAA im Herbst dafür auch Signale sehen werden, wie wir das konkreter einzuschätzen haben.

Abg. Dr. Georg Nüßlein (CDU/CSU): Ich möchte Herrn Bräunig noch einmal ansprechen und zwar geht es mir um die Aussichten nach 2010. wie geht das Thema weiter? Erwarten Sie, dass da Impulse bleiben, weil neue Autos im Verkehr sind. Wie sieht das aus, wenn die Prämie wegbricht? Der Zweite Punkt ist, was erwarten Sie sich von der Politik allgemein für Impulse. Wir diskutieren ja über die Frage Umweltprämie. Ist es eine Abwrackprämie oder ist es eine Umweltprämie? Was erwarten Sie sich da für Rahmenbedingungen, um also auch über 2010 hinaus insbesondere in diesem regulatorischen Bereich Umweltvorgaben, was erwarten Sie sich da für Anstöße, was kann da kommen? Vielleicht kann Herr Dilchert auch etwas dazu sagen.

SV Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Dankeschön, Frau Vorsitzende. Herr Abg. Nüßlein, darf ich mit Ihrer zweiten Frage beginnen. Ich glaube, wir sollten im Rahmen des politisch möglichen zurzeit gucken, wie weit wir die Rahmenbedingungen optimieren können. Wir haben dafür für das Nutzfahrzeug Vorschläge gemacht. Sie sehen, dass das Nutzfahrzeug eigentlich am dramatischsten leidet und das hängt eben wieder mit dem Finanzmarkt zusammen, Beispiel Russland. Es ist ja nicht so, dass der Transportbedarf in Russland zyklisch gesunken wäre, sondern Sie kriegen dort keinen deutschen LKW mehr finanziert, die Oligarchen haben kein Geld und der Rubel ist um 30 % abgewertet worden. Das heißt, wie wir hier dem Nutzfahrzeug helfen, ist noch eine dramatische Frage innerhalb unserer Industrie und wir begrüßen sehr, dass es eine interministerielle Arbeitsgruppe gibt zwischen den Ressorts, die hier noch Vorschläge diskutiert. Einen Vorschlag könnte man innerhalb dieses Gesetzgebungsvorhabens noch einbringen. Das betrifft das leichte Nutzfahrzeug, ohne dass ich das hier überziehen will. Zumal hier insbesondere der Mittelstand und das Handwerk profitieren würde, wenn man das auf diesen kleinen gewerblichen Teil der Prämie ausweiten würde. Es ist auch so, dass Maßnahmen, die die Bundesregierung längst getroffen hat, wie z. B. die Nachrüstungsförderung, bisher in dem Maße nicht abgerufen ist, auch hier muss man beim Haushaltsausschuss kein neues Geld einfordern, sondern hier geht es um den Abfluss. Auch dazu haben wir einen Vorschlag gemacht.

Mein letzter Punkt ist, ich glaube, dass man Hoffnung darauf setzen kann, dass die Stabilität, die mit den Rahmenbedingungen bis hin zur KFZ-Steuer jetzt gesetzt sind, sich in einem zweiten Schritt hoffentlich noch einmal auswirken werden. Der durchschnittliche Opel-Käufer soll 2.500 bis 3.000 Euro netto haben. Für den ist ein neuer Opel eine Großinvestition und u. a. macht er das nur, wenn er sicher ist, dass nicht in zwei Jahren eine veränderte Gesetzgebung einen zusätzlichen Wertverlust seines Fahrzeugs organisiert. Mit dieser Stabilität ist er die nächsten Jahre zunächst einmal durch die Koalitionsentscheidung gesichert.

Letzter Punkt, zu Ihrer ersten Frage. Ich habe mich eben schon dazu geäußert, was man im nächsten Jahr erwarten kann. Wir hoffen, dass die internationalen Märkte mit anspringen. Deswegen sehen wir hier auch den Zusammenhang zu dem, was die Koalition versucht, die internationalen Finanzmärkte zur Ruhe zu bringen. Wir haben große Probleme, dass Speditoren, die kaufen wollen, keine Finanzierungen bekommen. Ich kriege nicht damit überein, was die Banken uns auch dem Automobil sagen, dass sie sich nicht verabschieden wollen, aber mit dem, was die Mitglieder uns sagen, stimmt das einfach nicht überein, zumal die Banken selber ihre Portfolios umorganisieren müssen. Sicher sind wir für jede Hilfe dankbar. Zu Ihrer Frage, dass man die Finanzierung der Automobilwirtschaft nicht prohibitiv verteuert und sie sichert. Die Nachfrage habe ich, glaube ich, beantwortet für das nächste Jahr. da könnte ich mich jetzt nur wiederholen.

SV Ulrich Dilchert (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.): Im Wesentlichen kann ich mich den Worten von Herrn Bräunig anschließen. Ich möchte das nur noch einmal verdeutlichen. Leichte Nutzfahrzeuge ist selbstverständlich ein Thema nicht nur für uns, sondern eben auch für die Handwerker vor Ort. Das hat ja auch etwas damit zu tun, dass wir in vielen größeren Städten mittlerweile auch die Umweltzonen bekommen haben und da haben also gerade kleine Handwerker kaum noch Chancen hereinzukommen, wenn sie sich eben keine Nutzfahrzeuge leisten können, die eben eine entsprechende Plakette haben. In diesem Zusammenhang kann ich das auch nur noch unterstützen, dass vielleicht auch im Rahmen dieses Gesetzentwurfes die Partikelfilternachrüstung weiter Berücksichti-

gung finden könnte, insbesondere im Zusammenhang mit einer Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes 2009. Jetzt noch einmal ganz kurz zum KFZ-Markt, ich erwarte schon, dass wir natürlich in 2010 im Handelsbereich vielleicht ein bisschen schlechter dastehen als in diesem Jahr, gar keine Frage. Nur, selbst in schlechten Zeiten in der Vergangenheit haben, wie Herr Bräunig auch schon ausgeführt hat, gerade neue Modelle auch Zeichen gesetzt und auch Stimulanz erzeugt. Wir sehen es jetzt bei Opel, gerade diesem großen Hsignia, der hat ja eingeschlagen wie eine Bombe, auch ohne letztendliche Finanzierung durch eine Umweltprämie. Das wird man also bei anderen Fahrzeugmodellen auch sehen. Was wir festgestellt haben, ist, dass der Marktanteil der Privatkunden zugenommen hat im Verhältnis zu den Flottenkunden oder zu den Geschäftskunden. Sollten also die ganzen Maßnahmen, die die Bundesregierung und auch in Europa jetzt getroffen werden, tatsächlich jetzt zünden und die Wirtschaft wird wieder anziehen, dann mache ich mir da auch keine Sorgen, denn dann geht das Dienstwagengeschäft und das Flottengeschäft auch wieder ein wenig nach oben, wie es auch in den vergangenen Jahren immer festzustellen war.

Abg. Eckhardt Rehberg (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an Frau Fröhlich von der IG Metall: Gibt es Hinweise, Berechnungen, können Sie das möglicherweise quantifizieren? Es sollen 5 Mrd. Euro ausgegeben werden. Man kann relativ leicht die Mehrwertsteuer gegenrechnen auf die 5 Mrd. Euro, aber meine Eingangsfrage war ja, was wäre wenn es nicht gekommen wäre. Stichwort: Kosten Kurzarbeit, Einkommensteueranteile usw., also ein Stück weit schon eine Frage nach den volkswirtschaftlichen Aspekten, die darin liegen. An Herrn Bräunig die Frage, andere Länder haben ja auch Maßnahmen getroffen, teilweise ähnlich wie in Deutschland strukturiert, teilweise etwas anders England, Spanien, China, Brasilien, Russland. Verspürt man da schon etwas sowohl bei den Endproduzenten deutscher Autos, als auch in der Zulieferindustrie?

Sve Babette Fröhlich (IG Metall): Die IG Metall hat Berechnungen angestellt und zwar Mehrwertsteuereffekt um da nicht komplett die 100 % gegenzurechnen, haben wir schlicht

und einfach eine Annahme getroffen und gesagt, wir nehmen 50 % des Mehrwertsteuerereffektes, weil es ist ja im Moment die Diskussion, was ist vorgezogen, was hätte der Staat sowieso an Mehrwertsteuer bekommen und was nicht. Um das nicht zu überhöhen, haben wir 50 % angesetzt. Was aus Sicht der IG Metall wesentlich wichtiger ist, wir haben den Beschäftigungseffekt berechnet, indem wir hergegangen sind und gesagt haben, wie viele Menschen gehen jetzt nicht in Kurzarbeit oder werden arbeitslos, weil es die Umweltprämie gibt, weil die Beschäftigung im Kleinwagen- und Kompaktklassebereich bei 100 % im Moment ist. Unter Annahme, dass etwa 200.000 Beschäftigte jetzt nicht in Kurzarbeit gehen, kann man im Prinzip berechnen, dass die Entlastung durch den Wegfall der Kurzarbeit bei rund 640 Mio. Euro liegt. Wenn man da dann noch gegenrechnet, die Menschen, die jetzt nicht in Kurzarbeit sind, die Beschäftigten zahlen Einkommensteuer und Beiträge in die Sozialkassen, das sind noch einmal rund 540 Mio. Euro, so dass man da auf einen Effekt kommt, einfach nur durch den Nichtanfall von Kurzarbeit von rund 1,2 Mrd. Euro. Das ist, glaube ich, in keiner Berechnung bisher in irgendeiner Form berücksichtigt worden. Wo hätte der Staat denn ansonsten Ausgaben gehabt? Also quasi das „linke-Tasche-rechte-Tasche-Prinzip“. Ich denke, diese 1,2 Mrd. Euro sollte man in jedem Fall bei einer Gesamtbetrachtung berücksichtigen und da sind jetzt weder bei den Zahlen, die die IG Metall verwendet hat Multiplikatoreffekte noch eingerechnet worden oder anderes. Wir haben schlicht und einfach nur die Effekte genommen aus Mehrwertsteuer 50 % und aus dem Beschäftigungseffekt und kommen dann, wenn man jetzt nur einmal den Bestand nimmt von Anträgen, nämlich 1,3 Mio. Anträge haben wir unterstellt, dass wäre jetzt mal die Nachfrage, auf Kosten von rund 570 Mio. Euro für die Umweltprämie, ohne jetzt Multiplikatoreffekte oder drohende Insolvenzen und Betriebsschließungen, die ja auch noch ein Thema gewesen wären. Das kann man alles auch noch gegenrechnen, so dass, wir unter dem Strich eigentlich zu der Aussage kommen, die Umweltprämie wirkt positiv auf den Bundeshaushalt – ich weiß, das ist gewagt.

Die **Vorsitzende**: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich würde jetzt gerne zur SPD-Fraktion überleiten. Sie hat jetzt das Wort.

Entschuldigung, das hatte ich jetzt nicht mehr vermerkt, Herr Bräunig.

SV Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie): Ich mache es kurz, Frau Vorsitzende, ich sollte Stellung nehmen zu dem Effekt anderer Länder und darf das vielleicht plastisch so beantworten, wir haben in der letzten Woche unseren jährlichen VDA-Mittelstandstag mit etwa 200 Teilnehmern aus der Zulieferindustrie, wo wir sehr viel diskutiert haben und interessant ist, dass in allen Ländern wo diese Form von Prämien in unterschiedlicher Ausprägung wirken, sofort der Verbraucher aus seinem verfügbaren Einkommen in das Auto wieder investiert, was zeigt, dass die Finanzmarktkrise nicht den Wunsch nach individueller Mobilität zerstört hat, so dass man auch davon ausgehen kann Stichwort „Brückenfunktion Prämie“, dass wir wieder in diese Situation zurückkommen können - in welchem Zeitraum auch immer. Das liegt auch daran, dass man an der Veränderung der Sparquote sehen kann, dass wir hier nicht andere Kühlschränke oder sonstige Produkte mit der Prämie kannibalisieren. Wichtig ist auch, was die Technologiekompetenz der Automobilindustrie angeht, die Zulieferer mittelbar durch die Prämie, das ist kein beschriebener Effekt im Gesetzestext, die Gewissheit haben, dass doch die meisten Entwicklungsprojekte, die sie zusammen mit den Herstellern betreiben für die nächste Modellpolitik, jetzt nicht kaputt gemacht werden. Sie wissen, dass 75 % der Wertschöpfung eines Automobils von den Zulieferern kommen und diese Entwicklungspartnerschaft ist nicht nur technologisch für die internationale Wettbewerbsfähigkeit sondern auch dann im zweiten Schritt für die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit in den nächsten Jahren wichtig.

Die **Vorsitzende**: Jetzt hat Frau Berg das Wort.

Abge. Ute Berg (SPD): Ich habe zwei Fragen, zunächst an Frau Fröhlich und dann an Herrn Bräunig. Viele von Ihnen haben ja schon gesagt, dass es im Jahr 2008 erhebliche Auftragseinbrüche gegeben hat. Wir werden immer wieder mit dem Vorwurf konfrontiert, die Umweltprämie brächte im Grunde gar nichts, es gäbe nur diese Vorzieheffekte. Wenn man

aber sieht, dass es Einbrüche gegeben hat, kann man da nicht auch von Aufholeffekten sprechen? Das ist die Frage an Frau Fröhlich.

Damit einhergehend müssen wir uns natürlich wirklich Sorgen machen, dass nach dem Auslaufen der Umweltprämie dann ein Auftragsloch in der Branche entsteht. Herr Bräunig, Ihnen wollte ich eine Frage, die in die gleiche Richtung geht, stellen. Denn Sie haben auch schon einen Vorzieheffekt gesehen. Das waren zwar nur 11 %, andere haben viel größere Beträge genannt. Meine Frage: Haben Sie da auch die Einbrüche, die es 2008 gab, mit einbezogen? Noch eine kleine Detailfrage, Herr Bräunig: Sie haben einen Gesetzentwurf angeregt, um eine Regelung der Nachrüstung von Russpartikelfiltern zu erweitern. Das hat jetzt mit der Thematik nichts zu tun, die ich eben angesprochen habe. Können Sie das bitte noch einmal begründen?

SV Babette Fröhlich (IG Metall): Die Auftragseingangsrückgänge, wie vorhin schon beschrieben, waren im 2. Halbjahr 2008 dramatisch. Insofern ist das sicherlich zu berücksichtigen, wenn man den so genannten Vorzieheffekt bewerten will. Wenn wir davon ausgehen, dass wir im 2. Halbjahr etwa einen Rückgang von 30 % der Nachfrage gehabt haben, dann muss man das einfach berücksichtigen, wenn man jetzt die Umweltprämie und auch den Vorzieheffekt beurteilt. Es gibt mittlerweile von einzelnen Herstellern Umfragen. Das heißt, der Kunde kommt zum Autohaus und wird gefragt, haben Sie vor, dieses Jahr ein Auto zu kaufen oder wollen Sie in drei Jahren ein Auto kaufen. Wenn ja, welches Auto wollen Sie kaufen, wollen Sie ein Auto bei uns oder einem anderen Hersteller kaufen? Da kenne ich von zwei Autoherstellern die Analysen relativ genau und die gehen davon aus, dass wir es etwa zu 30 % mit Menschen zu tun haben, die sowieso im Jahr 2009 ein Auto gekauft hätten. So dass der zusätzliche Effekt aus der Umweltprämie damit rund 70 % beträgt. Das bezieht sich jetzt nur auf die Umweltprämie und nicht auf alle Verkäufe am deutschen Markt. Sondern nur diejenigen, die die Umweltprämie in Anspruch nehmen. Ich denke, das ist eine Zahl - wenn man sich die eine oder andere Analyse anschaut -, da wird genau mit dem umgekehrten Verhältnis gerechnet. Da sollte man sich nicht auf Annahmen verlassen. Konkrete Befragun-

gen von Tausenden von Kunden halte ich statistisch für relevanter als gegriffene Zahlen. Der Nachfrageeinbruch 2008 und die Befragungen belegen ganz klar, dass wir es mit einem Effekt zu tun haben, der irgendwo zwischen 20 und 30 % nach Einschätzung der IG Metall liegt, von Leuten, die eher ein Auto gekauft hätten, also quasi Trittbrettfahrer, und alle anderen, das ist der Großteil, hätten kein Auto im Jahr 2009 gekauft.

SV Klaus Bräunig (VDA): Ich kann das gerne ergänzen. Wir wissen von zwei Herstellern, dass gerade ihre neuen Produkte zeigen, dass sie in erheblichem Maße Neukunden haben, die bisher keine anderen Modelle aus ihrer Modellpalette erworben haben. Man muss diese Effekte in drei Teile teilen: In Mitnahmeeffekte, in Vorzieheffekte und in Zusatzkäufe. Es ist vollkommen klar und das hat der VDA von Anfang an gesagt, dass man Mitnahmeeffekte bei einer solchen Maßnahme nicht vollständig ausschließen kann. Wir haben das Institut Polk, das sich seit Jahren als Analyseinstitut mit der Automobilindustrie beschäftigt, hiermit mehrfach beauftragt und sie kommen zu der Zahl, die Sie schon genannt haben. Das ist zumindest eine Größenordnung, die ich bei solch einer Maßnahme politisch für sehr gut vertretbar halte. Ich verstehe nicht, warum der Vorzieheffekt, der hier drin ist, politisch negativ in der Öffentlichkeit kommuniziert wird. Wenn man es in den Zusammenhang stellt, warum die Politik eine solche Prämie, die es noch nie gegeben hat, eigentlich macht, liegt das daran – wie ich vorhin schon sagte -, dass wir einen Finanzmarkt bedingten Strukturbruch haben, den wir bisher seit 50 Jahren nicht kannten. Nicht nur die Automobilindustrie, sondern natürlich, das ist ja von Ihnen kommuniziert, auch die Politik sucht nach Maßnahmen, wie man am besten Brücken baut. Deswegen ist natürlich der Vorzieheffekt gewollt, bis die Auslandsmärkte anziehen. Ich persönlich war überrascht, ich bin erst seit einem Jahr beim VDA, wie stark diese Zusatzkäufe in den Herstellerunternehmen kommuniziert werden.

Zu Ihrer zweiten Frage: Das zielt auch ein bisschen darauf ab, was Herr Nüßlein gefragt hat. Wir haben uns natürlich Gedanken darüber gemacht, welche Rahmenbedingungen man jetzt noch in der gegenwärtigen politischen Konstellation optimieren kann. Auch darf man das Parlament und die Administration in diesen Monaten nicht überfordern. Aber, hier wird kein

neues Geld gefordert, was sicher schwierig geworden wäre. Sondern, es ist einfach unbefriedigend, dass die politisch gewollte Filternachrüstung nicht abgerufen wird. Das hat unterschiedlich Gründe. Wie man das optimieren könnte, haben wir hier dargestellt. Das muss ein gemeinsames Interesse sein. Dass wir es hier einbringen, ist einfach die Gelegenheit der wenigen Gesetzgebungsverfahren, Frau Berg, die wir noch haben.

Abg. Dr. Axel Berg (SPD): Ich hätte gerne eine Antwort von Herrn Professor Haucap und von Herrn Resch. Herr Professor Haucap, ich spreche Sie hauptsächlich an, weil ich von Ihnen einen ökonomischen Schwerpunkt in der Antwort erwarte. Vom VDA haben wir eben gehört, dass es eine prima Sache ist, was wir hier vorhaben. Das mag kurzfristig sogar stimmen, aber wie schaut es mittel- und langfristig aus? Ich denke, wir haben hier 20 bis 30 % Überkapazitäten auf den Märkten. Ich sehe, dass die Selbstverpflichtung der Automobilindustrie samt und sonders nicht eingehalten wurde. Ich sehe auch jede Menge Subventionen, die letztlich dem Verbrennungsmotor helfen, ob als Pendlerpauschale, Dienstwagenprivileg, Straßenbau usw. Da frage ich mich manchmal, ob ohne diese vielen Subventionen die Automobilbranche schon modernere Autos gebaut hätte. Meine Frage, Herr Professor Haucap: Hilft das hier, was wir vorhaben, diese Abwrackprämie noch einmal aufzublasen, hilft das, um den Verbrennungsmotor zu überwinden, um die Branche, die wichtige deutsche Automobilbranche, zukunftsfähig zu machen? Glauben Sie, dass durch unsere Maßnahmen langfristig mehr Autos verkauft werden? Oder glauben Sie, dass wir vielleicht umdenken sollten und uns überlegen sollten, ob wir eine Abwrackprämie sinnvoller oder zusätzlich für Möbel, Kühlschränke, Computer usw. machen sollten? Wir können die Steuergelder nur einmal ausgeben und vielleicht gibt es noch andere Felder, auf denen es auch Sinn machen würde.

Herr Resch, von Ihnen erwarte ich in der Antwort als Schwerpunkt mehr die Klimaziele, die wir in Deutschland haben oder auch Feinstaub Eindämmung mit den Umweltzonen. Glauben Sie, dass die Maßnahme, die wir hier gerade besprechen, hilft, um schneller zu einem nachhaltigen Verkehrssystem zu kommen oder fürchten Sie, dass es eher schadet, weil es vielleicht nachteilig ist, auch für Alternativen zum Verbrennungsauto? Da denke ich durchaus

auch an den Schienenverkehr, car sharing, öffentlicher Personenverkehr, Gütertransporte. Oder können wir vom Ausland lernen? Ich denke da an Frankreich, die ein Bonus-Malus System haben. Haben die das schlauer angepackt als wir? Sollten wir da vielleicht noch etwas verbessern?

SV Prof. Dr. Haucap (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Das war ein ganzer Fragenkanon. Ich versuche trotzdem, mich sehr kurz zu halten. Die erste Frage war, ob die Maßnahme insgesamt zu mehr Autokäufen über einen längerfristigen Zeitraum führt. Da bin ich äußerst skeptisch. Selbst wenn heute 70 % der Autokäufer, wie eben ausgeführt wurde, in diesem Jahr kein Auto gekauft hätten, so wäre doch die Frage, ob sie nicht 2010, 2011 oder 2012 ein Auto gekauft hätten. Die Frage ist, ob dadurch über 3 bis 5 Jahre eine Steigerung der Automobilnachfrage induziert wird. Das halte ich für nahezu ausgeschlossen. Die Effekte werden eher marginal sein, dadurch, dass Autos früher gekauft werden. Ich halte es auch nicht für problematisch, dass die Bürger heute länger Autos fahren als früher, dass die Automobile also länger haltbar sind. Bei anderen Produkten wünschen wir uns typischerweise, dass sie länger halten, bei Glühbirnen o. ä., dass sie möglichst nicht schnell kaputt gehen. Wenn das beim Automobil so erfolgreich war, dass heute die Bürger ihre Autos länger fahren und nicht neue in kurzen Abständen produziert werden, ist das auch aus ökologischen Aspekten nicht verwerflich. Es ist sicherlich richtig, dass durch die Abwrackprämie der Strukturwandel in der Automobilwirtschaft nicht beschleunigt wird, sondern geradezu gebremst wird. Inwiefern es jetzt eine besondere Bevorzugung der Automobilwirtschaft gibt, ist sehr schwer zu beurteilen. Denn, wenn man den gesamten Verkehrsmarkt betrachtet, muss man sagen, dass es auch für den Luftverkehr, auch für den Bahnsektor ebenso Vergünstigungen gibt. Das alles auszutarieren, die einzelnen Subventionen hier und da zu betrachten, ist äußerst schwierig. Es ist äußerst schwierig, ein Gesamtbild zu erzeugen. Man sieht, dass es sicherlich verzerrte Preise gibt. Aber inwiefern die eine Branche gegenüber der anderen Branche übervorteilt wird, vermag ich nicht abzuschätzen. Ich halte nichts davon, die Ab-

wrackprämie auf Computer, Hosen oder ähnliche Produkte auszuweiten. Vor allen Dingen nicht, wenn es mit einer Verschrottung oder Vernichtung der Wertgegenstände gekoppelt ist. Wir haben funktionsfähige Autos, die einen Wert haben. Wenn man die kaputt macht und dafür bezahlt, halte ich das ökonomisch für bedenklich, weil damit Wertgegenstände vernichtet werden, aber auch ökologisch nicht für sinnvoll.

SV Jürgen Resch (DUH): Abg. Berg, ich schließe mich erst einmal den Aussagen meines Vorredners an. Wir haben eine Situation, in der wir nicht von einer Abwrackprämie reden oder reden sollten, es ist eine Umweltprämie. Aber das Einzige, was tatsächlich wirkt, ist eine Abwrackprämie. Die Frage, ob wir damit tatsächlich modernere Autos fördern, würde ich auch negativ beantworten. Mal schauen, wie sich die CO₂-Werte der Autofloten verändert haben. Im Jahr 2008 hat es Frankreich mit verschiedenen Anstrengungen, mit Anreizen, Bonus-Malus System, geschafft, auf genau 140 g den CO₂-Ausstoß zu senken, und zwar rekordmäßig 9 g in einem Jahr. Und ist damit zweitbestes Land, nur Portugal ist mit 138 g ein bisschen besser. Das zweitschlechteste Land in Europa ist Deutschland mit 165 g. Das zeigt auf, dass hier Handlungsbedarf besteht. Wenn wir also unsere Klimaschutzverpflichtungen erfüllen wollen, dann sollten wir überlegen, wie wir die raren Geldmittel für Subventionen sinnvoll einsetzen. Wenn wir im Handwerk eine Förderung der Altbausanierung durchführen und sagen, das soll zum Klimaschutz beitragen, überlassen wir es auch nicht den Handwerkern, frei zu entscheiden, eine billige Einfachverglasung, wie sie zum Beispiel in den USA immer noch üblich ist, vorzusehen. Nein, hier setzen wir entsprechende Mindeststandards, um eine entsprechende Subventionierung abrufen zu können. Das heißt, wenn die Bundesregierung relativ große Geldbeträge, wir sprechen vom größten Abwrackprogramm weltweit, wir kennen vom Volumen her kein größeres mit 5 Milliarden, auch noch unter dem Begriff Umweltprämie setzt, regen wir ganz dringend an, ein solches Programm tatsächlich mit entsprechenden Maßnahmen zu unterlegen. Grundsätzlich haben wir ein Problem mit der Abwrackprämie. Unser Vorschlag wäre, diese undifferenzierte Förderung des Abwrackens häufig relativ sauberer Altfahrzeuge einzustellen. Ich will

zwei Beispiele aus dem Ausland nennen. China hat unterschiedliche Steuersätze für Fahrzeuge unter 1,6 Liter Hubraum oder darüber. Frankreich hat eine Abwrackprämie eingeführt, die bei der Neufahrzeugbestellung 160 g CO₂ als Obergrenze benennt. Oder, und das wäre auch unser Vorschlag, mehr in diese Richtung zu denken: die ganzen negativen Aspekte des Abwrackens, das häufig nicht stattfindet, wo wir eben den organisierten Betrug regelrecht fördern und eine massive Kontrolle fordern, dass man auf diesen Teil verzichtet und eher mit dem Bonus-Malus System wie in Frankreich arbeitet, was sich dann auch aufkommensneutral rechnen kann. In Frankreich wirbt das dortige Umweltbundesamt mit einer Broschüre mit verschiedenen Maßnahmen, gibt dem Kunden die Möglichkeit, zu entscheiden: Bei dem Auto bekommst Du bis zu 2.000 Euro plus oder Du musst einmalig 2.600 Euro als Strafe zahlen. Was wir schließlich für ganz wichtig halten, ist, dass die Umweltprämie auch tatsächlich von der Bevölkerung genutzt werden kann. Der überwiegende Teil der Bürger, das ist natürlich auch eine Frage der Umweltgerechtigkeit, ist ausgeschlossen, weil sie sich vor einigen Jahren erst ein Auto gekauft haben oder eben nicht über die Mittel verfügen, einen Neuwagen anzuschaffen. Deshalb halten wir es für ganz wichtig, diesen Bürgern, die im Bestand ein Fahrzeug haben, die Möglichkeit zu geben, auch eine Umweltinvestition zu tun, um ihre Mobilität in Ballungsräumen zu erhalten. Wir werden im nächsten Jahr weitere Verschärfungen von Umweltzonen erleben. Deswegen begrüße ich hier ausdrücklich die Position des VDA und des Zentralverbands des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes, dass die vorhandenen Geldmittel, die für die Ertüchtigung von jungen Autos, also von Dieselfahrzeugen ohne Partikelfilter, da sind, dass die möglichst schnell attraktiver zur Verfügung gestellt werden. Ich möchte darauf verweisen, dass es bei der Einführung des Katalysators auch eine erste Phase gab, wo es nicht richtig abgeflossen ist. Man hat dann schnell nachgebessert. Das ist für mich eines der Erfolgsbeispiele der deutschen Automobilindustrie, nämlich als eine der ersten Industrien weltweit, saubere Fahrzeuge angeboten zu haben. Ich denke, es wäre gut, wenn die Umweltprämie eben mit solchen Umweltkomponenten, die dann auch von mehr Bürgern in Anspruch genommen werden könnten, nachgebessert würde.

Abge. Ute Berg (SPD): Ich möchte noch einmal auf einen ganz anderen Aspekt eingehen, nämlich den Faktor Rechtssicherheit. Da möchte ich Herrn Bräunig ansprechen, wie er diesen Faktor bei der Ausgestaltung der Prämie bewertet. Glauben Sie, dass die Sicherheit, die Prämie auch tatsächlich zu bekommen, beim potentiellen Kunden ein wichtiger Aspekt ist? Damit verbunden ist meine zweite Frage: Laufen wir Gefahr, wenn die Richtlinie so bleibt, und lediglich der Deckel angehoben wird, dass wir zum Herbst wieder in die gleiche Situation kommen wie das im März der Fall war, dass die Kunden Angst haben müssen, nicht mehr in den Genuss dieser Prämie zu kommen, weil der Betrag schon ausgegeben wurde?

SV Klaus Bräunig (VDA): Das Thema Rechtssicherheit, Frau Berg, wurde sicherlich von der Politik schon gesehen. Ich finde es auch gut, dass der Gesetzentwurf bei dem Thema Neuzulassung in der letzten Fassung der Realität angepasst wurde. Das ist meine erste Antwort auf Ihre Frage. Was zur Rechtssicherheit gehört, ist, dass insgesamt die Politik klargestellt hat, unter welchen Bedingungen, mit welchem Volumen man an diesem Windhundverfahren oder wie Sie das nennen, teilnehmen kann. Ich glaube, dass dieser Effekt in der Öffentlichkeit klar kommuniziert wurde, auch von uns.

Die Vorsitzende: Vielen Dank. Jetzt habe ich selber auch eine Frage bzw. zwei. Eine an Herrn Becker und die zweite an Herrn Dilchert. Sie hatten darauf hingewiesen, dass Ihrer Auffassung nach wir die Regelungen für die Nachrüstung mit Partikelfiltern erleichtern müssten. Da würde ich Sie bitten, das noch einmal zu präzisieren. Wir hatten dazu auch ein Schreiben erhalten, das allen Ausschussmitgliedern zur Kenntnis gegeben wurde, weil es sicherlich ein gemeinsames Anliegen ist, möglichst schnell zu erreichen, dass wir insgesamt sicherstellen, dass der Verkehr auch seinen Beitrag zur Verringerung von CO₂-Emissionen leistet. Deshalb möchte ich Sie bitten, das noch einmal zu präzisieren. Die Frage, die ich an Herrn Becker habe, ist: Wie bewerten Sie, dass sich laut Kraftfahrtbundesamt die durchschnittliche CO₂-Emission von 162 g im Dezember 2008 auf 154,5 g im April 2009 verringert hat? Damit lägen wir schon unter dem Grenzwert, den Frankreich für die Bonus-Malus-

Regelung festgelegt hat. Das Kraftfahrtbundesamt führt diese Verringerung schon auf die verstärkte Nachfrage nach Kleinwagen und umweltfreundlicheren PKWs zurück. Ich möchte das auch noch einmal durch meine Erfahrung unterstreichen, die ich als ehemalige Forschungsministerin gemacht habe. Wir haben über viele Jahre wirklich versucht, die Automobilindustrie in eine etwas andere Richtung zu bringen, nämlich umweltfreundlichere PKWs herzustellen, die mit geringeren CO₂-Emissionen verknüpft und verbunden sind.

Die **Vorsitzende**: Jetzt sage ich das auch und unterstreiche das auch noch mal durch meine Erfahrung, die ich als ehemalige Forschungsministerin gemacht habe. Wir haben über viele Jahre wirklich versucht, auch die Automobilindustrie in eine etwas andere Richtung zu bringen, nämlich auch umweltfreundlichere PKW's herzustellen, die auch mit geringerer CO₂-Emission verknüpft und verbunden sind, weil wir seit vielen Jahren wissen, dass das, was wir z. B. an CO₂-Emission eingespart haben in der industriellen Produktion, teilweise auch beim privaten Verbrauch von Energie wieder sozusagen aufgebraucht worden ist, bzw. kompensiert worden ist durch erhöhte CO₂-Emission im Verkehr. Es ist uns nicht wirklich gelungen, dass muss man heute feststellen. Ich kann mich gut an einen Flottenverbrauch Elektromobile Mitte der 90er Jahre erinnern - nicht mehr alle - es ist uns nicht gelungen, zu einem tatsächlichen Durchbruch zu kommen. Ich habe den Eindruck, dass es uns mit dieser PKW-Prämie schon gelungen ist tatsächlich sozusagen auch das Verhalten der Konsumenten zu beeinflussen. Das ist mir jedenfalls ein wichtiger Punkt, deshalb würde ich Sie bitten, ob Sie die Einschätzung teilen, dass das wirklich auch ein wenig zur Verhaltensänderung geführt hat. Sicherlich auch im Zusammenhang mit der generellen Debatte um Klimawandel, sicherlich auch mit der Umstellung auf CO₂-Steuer statt Hubraum, aber das ist wirklich eine spürbare Veränderung ist, das würde ich zumindest als vorteilhaft bewerten. Mich würde Ihre Einschätzung interessieren. Herr Becker.

SV Thorben Becker (BUND): Frau Vorsitzende, vielen Dank für die Frage. Es wird Sie wahrscheinlich nicht überraschen, wir teilen diese Einschätzung so nicht. Es ist richtig, dass

es in 2009 diese Reduktion bei den Neuwagen in der Flotte gesehen gibt und das liegt auch daran, dass vermehrt Kleinwagen gekauft werden. Unserer Ansicht nach liegt es jetzt aber nicht darin, dass die Umweltprämie, Abwrackprämie so intelligent ausgestaltet ist oder hier besondere Ansätze setzt, sondern ganz im Gegenteil. Dieser Effekt kommt daher, dass es tatsächlich ein Umdenken bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern gegeben hat und das ist ja auch etwas, was viele Automobilkonzerne wissen, die jetzt Ihre Planung in diese Richtung umbauen und eher in Richtung kleinere, spritsparende Autos die Entwicklungsschwerpunkte setzen. Andersherum wird aus unserer Sicht ein Schuh draus, wenn die Verbraucherinnen und Verbraucher schon bereit sind, Ihr Verhalten zu verändern, Ihr Kaufverhalten zu verändern, was wäre dann erst möglich gewesen, wenn in der Umweltprämie ein regulierender Ansatz drin gewesen wäre, d. h. wenn man tatsächlich starke Anreize für CO₂ arme und auch abgasarme Motoren gesetzt hätte, weil das haben wir beides nicht und das ist etwas, was hier natürlich auch noch zu bedenken ist. Wir haben diesen Trend zum Kleinwagen, d. h. aber noch nicht, dass damit wirklich moderne Technologie gekauft wird, sondern ein Beispiel ist z. B. wer sich ein Auto kauft, was sehr stark von der Abwrackprämie profitiert, wie der Fiat Panda, der teilweise Motorenkonzepte in seinem Neuwagen hat, die sieben, acht Jahre alt sind, da ist natürlich nicht das drin, was an Effizienz möglich ist und es ist auch nicht das drin, was an Abgasreduktion möglich ist. Das heißt, wenn ich in der Umweltprämie auf der einen Seite einen klaren Anreiz gesetzt hätte, es gibt Förderung zumindest teilweise nur, wenn es wirklich CO₂ arme Autos sind und wenn ich einen Anreiz gesetzt hätte Förderung gibt es nur, wenn z. B. moderne Abgasrichtlinien Euro 6 eingehalten werden, dann hätte ich natürlich noch einen viel größeren Effekt gehabt.

Die **Vorsitzende**: Es müssen natürlich auch die Menschen vorhanden sein, die sich den PKW leisten können, aber das ist eine ganz andere Debatte. Herr Dilchert.

SV Ulrich Dilchert (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.): Dann verlassen wir für einen Moment das Thema Umweltprämie und kommen noch einmal zu dem

Thema Kfz-Steuer, insbesondere vor dem Hintergrund der Dieselpartikelförderung. Die Bundesregierung hatte sich seinerzeit zum Ziel gesetzt mit der Förderung der Diesel-PKW im Jahre 2007 eine befristete Steuervergünstigung einzuführen, nämlich 330 Euro Steuerbonus, der auf die Kraftfahrzeugsteuer angerechnet wird, wenn ich bei alten Dieselfahrzeugen einen Dieselpartikelfilter nachrüstete. Gleichzeitig mussten alle diejenigen, die nicht solche Umrüstmaßnahmen vorgenommen haben, einen Malus zahlen in Höhe von 1,20 Euro pro Hundert Kubikzentimeter Hubraum. Das ist jetzt alles befristet bis zum 31. März 2011 und dann gehen wir weg von der Hubraumbesteuerung hin zur Besteuerung nach CO₂-Emission. Da scheint jetzt offensichtlich ein kleiner Lapsus passiert zu sein, denn der Startzeitpunkt der emissionsbezogenen Besteuerung ist nicht gleich mit dem Ende der Bonusmalusregelung, d. h. in einem Übergangszeitraum zwischen April 2011 und Januar 2013 haben wir eigentlich eine steuerliche Gleichbehandlung, von PKW mit schadstoffarmen Dieselmotoren, also mit Dieselpartikelrussfiltern die nachgerüstet sind, und solchen, die es nicht sind. Ich weiß nicht, ob das gewollt war oder nicht, egal, wir haben die Situation jetzt und insofern könnte man darüber nachdenken, dass man hier einerseits diese Fristenregelung in Gleichklang bringt und andererseits, um das Ziel auch der Bundesregierung zur Förderung der Filternachrüstung, dass man hier auch das System umstellt. Wir haben es jetzt erlebt bei der Umweltprämie, ich sag mal etwas scherzhaft: „Bares ist Wahres“, der Kunde hat das Geld genommen und hat es in das Autohaus getragen und es kam ihnen ausschließlich auf dieses Bargeld an. Die steuerliche Berücksichtigung bei der Dieselpartikelfilterförderung ist nicht so angenommen worden, habe ich den Eindruck. Wenn ich an die 80er Jahre zurückdenke, als die ersten Kfz gekommen sind, da wurde auch Bares ausgezahlt und das war ein Bombenerfolg, wenn man das in der Rückschau so sieht. Deshalb wäre das ein Vorschlag, über den man vielleicht nachdenken könnte, dass man hier auch auf eine Barauszahlung umschwenkt und das dann vielleicht im Bereich von 500 Euro sich überlegt, dann hat man einen Großteil der Umrüstkosten letztendlich aufgefangen. Auf der einen Seite fördert man natürlich auch die deutsche Wirtschaft nachhaltig, denn die meisten Dieselpartikelfiltersysteme die hier ver-

trieben werden, kommen aus Deutschland und werden hier konstruiert, vertrieben und natürlich von unseren Werkstätten auch eingebaut.

Abge. Doris Barnett (SPD): Ich möchte an dem anschließen was Sie gefragt haben, nämlich die Frage richtet sich sowohl an Frau Fröhlich, als auch an Herr Bräunig, nämlich erstens, wann kommt das Elektroauto bzw. muss man davon ausgehen, dass die Umweltprämie eventuell die Forschung danach oder die Produktion danach nach hinten verschiebt, also ist das ein „Verlangsamter“ für neue Entwicklungen? Zweitens, können Sie noch mal sagen, wenn tatsächlich so viele neue Kleinfahrzeuge zugelassen werden, weswegen es auch die Sonderschichten gibt, haben Sie da nicht nur Zahlen, wie viele Fahrzeuge das sind, sondern wie hoch dort der CO₂-Ausstoß ist und damit auch die Spriteinsparung, denn das könnte natürlich auch Auswirkungen haben auf die Mineralölindustrie, wobei mich das dann nicht so sonderlich trifft. Hat das auch eine Auswirkung bei der Überlegung, ob die Leute Kleinfahrzeuge kaufen, wenn Sie dann ab Mitte des Jahres für zwei Jahre von der Kfz-Steuer befreit sind, denn das gibt es ja auch noch, wenn Sie die richtigen Autos kaufen, das sollte man auch nicht ganz hinten runterfallen lassen. Könnte ja sein, dass das dann auch mit zur Entscheidung führt, vielleicht einen Tausender mehr auszugeben, für ein etwas umweltfreundlicheres Auto und nicht die alten Modelle von vor oder acht oder zehn Jahren zu kaufen.

Sve Babette Fröhlich (IG Metall): Die Frage nach dem Elektroauto. Es hat etwas mit der Batterietechnologie zu tun, ich meine Hybrid ist sicherlich im Moment eine Alternative, aber wenn wir von einem reinen Elektroantrieb ausgehen, kommt es schlicht und einfach darauf an, was für eine Technologie setzt sich durch. Da sieht im Moment alles danach aus, dass es Lithium-Ionen sein wird und da ist man schlicht und einfach technologisch noch nicht so weit, das muss man ganz klar sagen. Da werden zwar ganz viele Forschungsgelder investiert und viel gemacht. Nein, es geht nicht per Knopfdruck, da sitzen Menschen in Forschungslabors die sich Gedanken machen. Aus meiner Sicht, - die Informationen habe ich aus den Unternehmen - werden wir nicht vor 2015 bis 2018 eine Technologie haben, die

massentauglich ist. Man muss ja klar sehen: Hybrid ist für bestimmte Entfernungen vernünftig, aber für Leute, die jeden Tag 200 bis 300 Kilometer fahren, ist das eine Technologie die ist nicht sinnvoll. Man muss immer jetzt die Einsatzgebiete angucken und ich denke da müssen wir einfach hergehen und Mobilitätskonzepte entwickeln. Es geht nicht mehr nur alle schauen auf das Elektroauto, sondern es muss eine Gesamtschau auf Mobilitätsbedürfnisse in der Zukunft geben und mit welchen Verkehrssystemen antworten wir darauf und das ist eine Aufgabe, die Verbände, Gewerkschaften und Politik nur gemeinsam lösen können.

Dann die Kleinfahrzeuge. Ich würde gerne mal eine Sache richtigstellen, die aus meiner Sicht bzw. aus Sicht der IG Metall so ein bisschen falsch gesehen wird im Moment. Das mit den Kleinfahrzeugen und dem hohen Absatz an Kleinfahrzeugen hat auch schlicht etwas damit zu tun, dass die Menschen, die jetzt ein 14 Jahre altes Auto fahren, nicht so ein Einkommen haben, um sich einen drei Jahre alten was auch immer zu kaufen, d. h. für die sind diese 2.500 Euro überhaupt erst die Möglichkeit, sich jetzt ein Auto zu kaufen, d. h. die hätten vorher nie ein Auto gekauft, weil sie schlicht und einfach die finanziellen Mittel nicht aufbringen konnten und für die besteht überhaupt keine andere Alternative, als sich einen Kleinwagen zu kaufen. Insofern jetzt davon auszugehen, dass sich aus ökologischer Sicht da Bewusstseinsänderungen vornehmen, halte ich für eine sehr gewagte These, um das mal ganz vorsichtig zu formulieren. Die Menschen haben schlicht und einfach jetzt die Möglichkeit aufgrund der 2.500 Euro sich überhaupt ein Auto zu kaufen, auch diesen sozialen Aspekt sollte man vielleicht bei der Beurteilung ein bisschen stärker in den Vordergrund stellen. CO₂-Ausstoß 154,5. Ich hab keine Daten darüber vom Kraftfahrtbundesamt bekommen können, wie aktuell der CO₂-Ausstoß der Umweltprämienautos ist, aber das wäre eine Zahl, die sicherlich noch einmal ganz wichtig wäre, wenn wir die bekommen würden.

Die **Vorsitzende**: Das kann man sich ja ungefähr ausdenken, wenn man weiß, dass es von 162 herunter auf 154 gegangen ist.

SV Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Darf ich das insoweit ergänzen, dass die Prämie die Entwicklung der elektrischen Antriebe nicht verlangsamt. Deswegen möchte ich das auch noch mal sagen, dass natürlich die Prämie auch einen Umwelteffekt hat, weil jedes Neufahrzeug natürlich effizienter ist als sein Vorgänger und wenn man eben überlegt, dass 40 % der PKW im Bestand Emissionswerte nach der Abgasstufe Euro 2 und schlechter haben, dann steckt hier einfach potential drin. Nicht nur CO₂, sondern auch Stickoxidemissionen, Feinstaubemissionen etc. Da gibt es auch schöne Zahlen, die man da alle nennen kann. Wir nennen das inzwischen die sogenannte Fächerstrategie Frau Barnett, d. h. wir haben ja nicht nur eine Elektrifizierung vor uns, wie Frau Fröhlich sagt, für jede Form der Mobilität, sondern natürlich stecken auch im Benziner und im Diesel noch erhebliche Effizienzsteigerungen, die die Unternehmen mit etwa 25 bis 30 % die nächsten Jahre angeben. An denen wird ja genauso weitergeforscht, so dass man eben verschiedene Mobilitätskonzepte weiter haben wird. Ich sehe auch nicht einen Trend simpel zum kleinen Fahrzeug, weil natürlich das Familienauto auch in Zukunft die Mobilitätsbedürfnisse rein vom Gepäck her benötigt wird. Ich bin auch Vater von drei Kindern, das können Sie mit einem Kleinwagen nicht vollständig lösen. Aber darin werden andere Motoren stecken als heute und das können Sie bei der neuen Generation der Premiumfahrzeuge sehen. Ich glaube wir in Deutschland haben nicht nur industriepolitisch, sondern auch umweltpolitisch ein großes Interesse daran, dass das Premiumfahrzeug weiter eine Berechtigung hat, weil Sie die Technologie als erste in den Markt bringen und das können wir ja an vielen Effekten sehen. Deswegen sind die Vergleiche mit dem Ausland dann etwas hinkend, wenn man diesen Effekt nicht berücksichtigt.

Abge Doris Barnett (SPD): Entschuldigung, die Zahlen haben Sie jetzt nicht, wie viel CO₂ jetzt diese neue Generation von angeschafften Autos hat, wegen der Ausstoßmenge.

SV Klaus Bräunig (Verband der Automobilindustrie e. V.): Also noch kann ich aus dem Premiumeffekt nach den bisherigen Zulassungen die CO₂-Reduzierung noch nicht quantifi-

zieren, aber das werden wir mit Sicherheit tun. Wir haben jetzt schon erhebliche Effekte im ersten Quartal von 5,9 % Reduzierung in der Emissionsbelastung Gramm pro Kilometer, was zeigt, dass die Umweltprämie ihren Effekt hat, aber ich kann es nicht nach der Zahl der Fahrzeuge heute vollständig definieren, das werden wir mit dem BAFA machen sobald wir das Jahr rum haben.

Die **Vorsitzende**: Jetzt muss ich zu den anderen Fraktionen wechseln. Ich komme jetzt zur Fraktion der FDP, Herr Burgbacher.

Abg. Ernst Burgbacher (FDP): Ich hätte ein paar Fragen an Professor Haucap. Frage eins; teilen Sie die Einschätzung gerade, dass es ökologisch so sinnvoll ist, dass jedes neue Auto eigentlich ökologisch sinnvoller ist als das alte, was vorhanden war? Frage zwei; Sie sagen, die ganze Abwrackprämie ökonomisch unsinnig, ökologisch fragwürdig. Frage zwei; wie sehen Sie das Problem Wettbewerbsverzerrungen und zwar sowohl innerhalb der Branche, sowie zwischen den verschiedenen Sektoren in der Volkswirtschaft? Frage drei; es wurde jetzt immer wieder gesagt ab 2010 müssten dann Impulse aus dem Ausland kommen. Glauben Sie, dass die kommen nachdem die anderen Länder genauso versuchen ihren Autokonsum anzukurbeln? Und Frage vier; sehen Sie nicht verhängnisvolle Auswirkungen gerade auch auf die Premiumhersteller? Denn der Mercedesfahrer sag ich mal, der nach fünf Jahren einen neuen kaufen will, kann den natürlich nicht mehr kaufen, wenn er für den alten nicht entsprechend Geld bekommt.

SV Prof. Dr. Justus Haucap (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Ich habe in der Stellungnahme ausgeführt, dass ich das nicht für ökologisch sinnvoll halte, habe mich auch auf die Expertenmeinung des BUND gestützt, da ich ja in erste Linie Ökonom bin und denke, dass ein Fachverband für Umweltfragen das sicherlich auch besser beurteilen kann als andere Verbände, die sich nicht primär mit ökologischen Aspekten befassen. Ich halte die Ausführung, die der BUND gemacht hat, für sehr schlüssig, oder die, die auch an-

dere Ökonomen gemacht haben, dass es ökologisch nicht sinnvoll ist, bestehende Fahrzeuge zu verschrotten und neue zu produzieren. Auch dafür wird Energie verbraucht, das müssen wir auch bedenken, wenn dann tatsächlich zusätzliche Autos produziert werden, wie das vermutet wird von einigen. Wir sehen auch, dass es keinerlei wirkliche Kopplung an irgendwelche umweltpolitischen Aspekte gibt. Es ist eher eine Art Zufallsprodukt, das auch etwas für die Umwelt dabei herauskommt, weil nun die Nachfrage gezielt auf Kleinwagen gelenkt wird. Das ist also gleich der zweite Aspekt der Frage. Haben wir dort Wettbewerbsverzerrungen vorliegen? Da kann man unterscheiden, wie Sie das auch gesagt haben, zwischen den intersektoralen Verzerrungen, die es natürlich gibt, weil die Abwrackprämie eben nicht für alle Produkte bezahlt wird und natürlich wenn ich vor der Frage stehe, ob ich mir ein anderes hochwertiges dauerhaftes Konsumgut zulege, wie z. B. ein neues Möbelstück oder ein Auto, was jetzt mit 2.500 Euro subventioniert wird, dann wird natürlich meine Entscheidung zugunsten des Automobils gelenkt. Da haben wir sicherlich eine Wettbewerbsverzerrung vorliegen. Das heißt auch, dass für die Hersteller anderer hochwertiger Konsumprodukte die Krise durch die Abwrackprämie in gewisser Weise noch verschärft wird, weil der Nachfrage Rückgang unter dem sie ohnehin aufgrund der Wirtschaftskrise zu leiden haben, dadurch noch stärker wird, wenn zusätzlich noch Nachfrage von dort in Richtung Automobil transferiert wird. Wir haben dann auch innerhalb des Automobilssektors Verzerrungen, die Frage vier, die Sie gestellt haben, hat direkt auch damit zu tun, denn das sehen wir auch in Statistiken. Frau Fröhlich hat ja auch darauf hingewiesen, diese zweieinhalbtausend Euro sind primär relevant für jemanden, der ein altes Automobil hat, was nicht mehr zweieinhalbtausend Euro wert ist, das werden also tendenziell auch eher Kleinwagen sein und es wird auch - das sehen wir auch in den Statistiken sehr deutlich - die Nachfrage sehr stark in Richtung neuer Kleinwagen gelenkt. Diese Menschen, das ist richtig, hätten sich wahrscheinlich ansonsten nicht unbedingt einen Neuwagen gekauft, sondern vielleicht ein anderes gebrauchtes, ein vier bis fünf Jahre altes Automobil gekauft und wir sehen jetzt sehr stark, dass auf dem Gebrauchtwagenmarkt für die Automobile, die zwischen zwei und acht Jahren alt sind, ein dramatischer Preisverfall stattfindet und die Gebrauchtwagenhändler große Probleme haben,

diese alten Mobile zu verkaufen, d. h. also die Restwerte für Automobile zwischen zwei und acht Jahren verfallen und das beeinflusst natürlich auch meine Entscheidung. Sie sprachen eben von dem Mercedes-Benz Kunden. Ob ich mir einen Neuwagen zulege, wenn ich für meinen gebrauchten Wagen dementsprechend weniger bekomme. Das hat natürlich auch für das Leasing-Geschäft und für die Flotten von Geschäftswagen Auswirkungen und führt dazu, dass diese tendenziell auch eher länger gefahren werden und da das Geschäft zurückgeht. Es ist ja auch nicht überraschend, dass Dieter Zetsche sich nun auch explizit gegen die Aufstockung der Abwrackprämie ausgesprochen hat. Daimler-Benz vermutet anscheinend, nicht davon zu profitieren. Das deutet darauf hin, dass es anscheinend diese Verzerrung oder diese Verlagerung zugunsten kleiner Automobile weg von den Premiummarken gibt. Die Impulse aus dem Ausland werden, wenn es überall Abwrackprämien gibt, schwächer ausfallen. Es ist zu hoffen, dass auch größere Investitionen aus Verbrauchersicht wieder getätigt werden. Es ist zu hoffen, dass diese Nachfrage wieder anspringt. Ob das gelingen wird, halte ich für außerordentlich fraglich. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der anderen Frage, wann sich der Gebrauchtwagenmarkt wieder erholen wird und die Käufer tendenziell größere Autos oder Familienwagen wieder zurückkommen auf den Markt; in dem Maße, dass dort auch die Nachfrage wieder anspringt. Insgesamt bin ich, um das mal vorsichtig zu formulieren, äußerst skeptisch, was den Nutzen dieser Abwrackprämie angeht; ökonomisch aber auch ökologisch.

Abge. Gudrun Kopp (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Herr Professor Haucap, ich möchte Ihre generelle Skepsis auch noch mal ein bisschen genauer befragen. Gibt es eigentlich Berechnungen Ihrerseits was diese ökonomischen Auswirkungen sein könnten? Sie haben eben gesprochen von dem Wertverfall - so kann man das ja nennen - von hochwertigen Gebrauchtwagen. Wobei ich beim Thema Leasing auch noch mal darauf verweise - aus Gesprächen mit vielen Händlern -, dass Sie sagen: Bei einem Neuwagen, der für ein Jahr unter Leasing-Vertrag gestanden hat und dann zurückkommt ins Haus, bis dann alles abgewickelt wurde, ist bereits ein Jahr verstrichen. Gerade bei diesen Fahrzeugen gibt es einen

enormen Wertverlust was den Wiederverkauf betrifft. Haben sie einmal untersucht, welche weiteren Auswirkungen das hat auf geschlossene Finanzierungsverträge? Denn das, was eben an Krediten vergeben wurde, spiegelt ja inzwischen auch nicht mehr die realen Werte wieder. Und da werden doch wahrscheinlich auch Korrekturen vorgenommen. Gibt es ökonomische Zahlen über die Auswirkungen negativer Art, damit wir in etwa einschätzen können, was das für Größenordnungen sind?

SV Prof. Dr. Justus Haucap (Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg): Es gibt vereinzelt verschiedenartige Berechnungen, unter anderem auch des Kollegen Dudenhöffer an der Universität Duisburg-Essen, der sich mit dem Verfall der Gebrauchtwagenpreise auseinandergesetzt hat. Es ist allerdings sehr schwierig, robustes Datenmaterial zu generieren, in allen diesen Berechnungen. Es ist allerdings so, dass der Großteil der Gebrauchtwagen, in diesem Bereich der zwischen 2001 und 2007 gebaut worden ist, diesen Baujahren entspricht, also der Verfall der Gebrauchtwagenpreise den Großteil des Marktes betrifft. Es gibt auch einen Anstieg der Gebrauchtwagenpreise für die Autos, die nun inzwischen älter als 9 Jahre sind und nicht tatsächlich abgewrackt worden sind. Aber das ist natürlich der kleinere Teil der Gebrauchtwagen. Ich scheue mich etwas, das genau in einem Millionenbetrag zu quantifizieren, weil das durch das Datenmaterial mit wissenschaftlicher Seriosität sehr schwer ist, so exakt auszudrücken. In allen Berechnungen, die bisher vorliegen ist es eben sehr auf Stichproben, auf bestimmte Gebrauchtwagenmärkte bezogen, von mobile.de unter anderem, bei denen von einem relativ drastischen Verfall der Gebrauchtwagenpreise ausgegangen wird. Ich scheue mich aber, dass in einer genauen Prozentzahl auszudrücken oder in einer genauen Prozentzahl festzulegen. Es gibt eine Berechnung, die vielleicht noch ganz interessant ist von dem Kollegen Sinn von der Universität München, der auch darauf hingewiesen hat – es wurde interessanterweise auch in der TAZ sehr ausführlich drüber berichtet -, dass der Exportmarkt für Gebrauchtwagen in den Nahen Osten und Afrika mehr oder weniger völlig zum Erliegen gekommen ist. Professor Sinn hat berechnet, dass es entweder 6 Milliarden Exporterlöse pro Jahr sind, die dort typischer Weise generiert werden und

die jetzt nicht mehr anfallen, weil die Autos in die Schrottpresse gesteckt werden. Also wir bezahlen 5 Milliarden dafür, dass wir 6 Milliarden Exporterlöse kaputt machen, könnte man jetzt mal etwas überspitzt formulieren. Das ist natürlich eine sehr einfache Aufrechnung, so kann man sie ganz genau auch nicht sehen. Aber es sind natürlich auch negative Effekte, die man berücksichtigen muss.

Die Vorsitzende: Jetzt hat die Fraktion DIE LINKE. das Wort.

Abge. Ulla Lötzer (DIE LINKE.): Vielen Dank. Herr Becker, sie wurden jetzt mehrfach schon zitiert, bzw. der BUND. Ich würde Ihnen zumindest gerne nochmal die Gelegenheit geben, Ihre Kritik an der ökologischen Wirkung darzustellen und Mindestalternativen oder Alternativen zu nennen. Das zweite wäre schon die Frage nach der Wirkung der Umweltprämie oder Abwrackprämie hinsichtlich der Entwicklung oder des Strukturwandels in der Automobilindustrie hinsichtlich der Entwicklung völlig neuer Mobilitätskonzepte. Wie würden Sie diese Wirkung hinsichtlich dieses längerfristigen Strukturwandels sehen? Was wären da Ihre wichtigsten Alternativen? Und als Drittes zumindest noch kurz: Teilen Sie den hier so vielfach geäußerten Optimismus, dass - wenn die Abwrackprämie ausläuft - der Nachfrageausfall durch Exportanforderungen etc. wieder aufgeholt würde oder wie sehen Sie das?

SV Thorben Becker (BUND): Vielen Dank für die Frage. Ich kann das noch mal ein bisschen präzisieren, was ich vorhin schon kurz gesagt habe. Aus unserer Sicht ist diese Umweltprämie/Abwrackprämie im ganz klassischen Sinne nicht nachhaltig. Also es macht wirklich keinen Sinn, funktionierende voll funktionsfähige Autos in die Schrottpresse zu stecken, um dafür energieaufwendig neue Autos – und dann auch noch nicht mal die besten verfügbaren – neu zu bauen und in den Markt zu bringen. Das ist eine gewaltige Ressourcenverschwendung, die da stattfindet, wo sehr viel Geld aufgewandt wird, ohne dass ich wirklich den Effekt habe, dass die allerbeste Technik oder Technologie, die bisher noch gar nicht im Markt vertreten ist, jetzt in den Markt reinkommt. Gleichzeitig sehen wir nur einen sehr be-

scheidenen CO₂-Effekt, wenn ich vergleiche was abgewrackt und was dann neu gekauft wird. Möglicherweise gibt es den sogar gar nicht, weil es durchaus davon auszugehen ist, dass das eben auch kleine, mittelgroße Autos sind. In jedem Fall ist der CO₂-Unterschied in der Bilanz sehr, sehr gering. Dann kommt der Effekt hinzu, den Herr Professor Haucap gerade angesprochen hat. Bislang war es so, dass das was jetzt in die Schrottpresse wandert zu einem großen Teil auch exportiert wurde. Das heißt, dass eben in Afrika, in Ost-Europa, in Zentral-Asien damit ältere, ineffizientere Autos ersetzt wurden. Dieser Effekt bricht jetzt auch ökologisch weg, weil diese Autos statt dass sie da noch schlechtere Autos ersetzen, jetzt in der Schrottpresse landen. Dann nur ganz am Rande verschlechtert sich der Effekt der Abwrackprämie natürlich auch dadurch, dass ich auch Jahreswagen fördere. Dazu sind mir zumindest keine Zahlen bekannt, was das eigentlich heißt. Aber das dürfte in jedem Fall dazu führen, dass dieser Effekt hin zu Kleinwagen, die unterm Strich CO₂-ärmer gefahren werden können, deutlich geringer ist als bisher in den Statistiken angenommen wird. Was aus unsere Sicht der zentrale Fehler ist, wenn ich schon soviel Geld in die Hand nehme und wenn ich das große Problem habe, dass ich ökologisch durch dieses Abwracken so einen negativen Effekt habe, dass ich dann nicht zumindest den Ansatz mache, dass ich wirklich die beste Technologie fördere. Das heißt wirklich höchst effiziente Autos, die den modernsten Abgasnormen entsprechen; wenn man es schon macht. Aus unserer Sicht wäre die beste Antwort: Wir lassen es, weil ich es wirklich auch im Vergleich zu anderen Maßnahmen für unverantwortlich halte hier soviel Geld auszugeben. Aber wenn man es macht - das ist eine Diskussion, die man bei ganz vielen Förderprogrammen hat - dann macht es nur Sinn, wenn ich wirklich den Effekt habe, dass die beste Technologie, die sonst vielleicht nicht in den Markt kommt oder nur in einem sehr viel geringeren Umfang, dadurch eine Chance hat, in großem Umfang in den Markt zu kommen. Und deshalb noch mal kurz gesagt die zwei Forderungen: Die Bindung mindestens unter 130 Gramm pro Kilometer für die neuen Autos und die Einhaltung von Euro 6. Das heißt, dass ich wirklich auch einen klaren Richtungseffekt über diese Maßnahme setze. Zur zweiten Frage: Ich bin kein Volkswirtschaftler, aber wenn hier zum Beispiel vom Institut für Wirtschaftsförderung Halle gesagt wird, welche Autokäufe

in nächster Zeit sonst getätigt werden würden, wo ist der zusätzliche Effekt? Dann ist der wahrscheinlich eher so bei 25 bis 30 Prozent. Das heißt, ich gebe sehr viel Geld aus, um diesen Vorzieheffekt oder Mitnahmeeffekt auszulösen. Und das hat - und das haben ja vorhin Herr Meyer oder Herr Nüßlein auch angesprochen - zumindest das große Risiko, dass 2010, 2011, 2012 die Nachfrage wegbricht. Und was mache ich dann? Kommt dann die Förderung: Abwrackprämie fortsetzen? Und das konterkariert natürlich auch ein bisschen diese wirtschaftlichen Rechnungen, wie sie von der IG Metall angestellt werden. Das heißt, wenn dann einfach der Effekt da ist, ich muss solche Förderprogramme weiterführen nur um den wirtschaftlichen Effekt nicht einbrechen zu lassen, dann sind solche Rechnungen natürlich ganz schnell obsolet. Und auch vor diesem Hintergrund - wenn es also wirtschaftlich so ein großes Risiko bedeutet, dass es auf lange Sicht gar keinen Effekt hat - muss man doch zumindest Kriterien an die Förderung knüpfen, damit ich auf jeden Fall den Effekt habe, die modernsten Technologien in den Markt zu bringen.

Die Vorsitzende: Jetzt hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Abge. Dr. Thea Dückert (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte zunächst an Herrn Resch eine Frage zu den Aspekten - wie er es nennt in der Stellungnahme - ökonomischer Kollateralschäden aber dann auch zu dem Aspekt organisierter Betrug etwas fragen. Aber vorausgeschickt nochmal - das will ich einfach noch mal ins Gedächtnis rufen -, bevor sich die Finanzkrise quasi die wirtschaftliche Krise so scharf entwickelt hat, war doch was den Automobilbereich anbelangt schon eines klar: Wir haben circa 30 Prozent Überkapazitäten. Die haben zunächst einmal mit der Finanzkrise überhaupt nichts zu tun und das wurde auch sichtbar zum Beispiel an der Entwicklung von GM und anderen. Der Automobilbereich hat schon vorher schwer an der Nachfrage vorbei - an den Bedürfnissen kleinere Autos und nicht so Riesenspritschleudern zu kaufen - produziert. Das ist eine Entwicklung, die liegt sozusagen als Folie hinter dem allen, was wir jetzt erleben als Folge auch noch mal der Finanzkrise. Und ich gehe mal davon aus, dass wir uns einig sind, dass auch eine Abwrack-

prämie diesem grundsätzlichen Strukturproblem des Automobilssektors keine Abhilfe leisten kann, langfristig schon mal gar nicht. Vor dem Hintergrund interessiert es mich dann schon noch mal, Herr Resch wie Sie das Problem der ökonomischen Folgen beschreiben. Also diesen ökonomischen Kollateralschaden und welche Aspekte sie dazu zählen. Mich interessiert auch speziell wie Sie die Aspekte der von Ihnen beschriebenen organisierten Kriminalität oder des organisierten Betruges im Zusammenhang mit der Konstruktion der Abwrackprämie beschreiben können.

SV Jürgen Resch (DUH): Vielen Dank Frau Dückert. Die Frage nach dem organisierten Betrug kann man eigentlich ganz einfach beantworten. Bis jetzt war es ein legaler Handel, diese Fahrzeuge ins Ausland zu bringen. Da gab es auch kriminelle Elemente dabei, aber man konnte es legal durchführen. Jetzt ist es schlichtweg für hunderttausende von Fahrzeugen, die man früher legal handeln konnte, einfach verboten. Ich stelle mir immer wieder vor, ich gebe meinem Nachbarn 2.500,- Euro in alten Scheinen und sag: Verbrenn die bitte zuhause. Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass der sagt: Das wird ja nicht kontrolliert, irgendwie bring ich die wieder in den Verkehr. Ich baue im Grunde genommen, künstlich eine kriminelle Abnahmestruktur auf. Denn jeder vernünftig denkende Mensch sagt sich: Warum soll ich dieses tolle Auto eigentlich verschrotten? Er müsste es aber eigentlich tun, um dem Gesetz genüge zu tun. Und das geht dann über in die Frage des ökonomischen Kollateralschadens: Wir haben natürlich überall dort, wo wir ökonomische Subventionen geben, auch entsprechende Nebeneffekte. Je höher eine Subvention ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit von direkten Mitnahmeeffekten - also jemand, der sowieso ein Auto kaufen wollte, bekommt dieses - oder vorgezogene Effekte. Was die IG Metall vorhin nicht erwähnt hat, 30 Prozent von Personen, die dieses Jahr kaufen wollten, da kommt noch dazu: Was ist mit den Personen, die im Jahr 2010 oder 2011 kaufen wollten? Die werden für die nächsten Jahre als Käufer auf jeden Fall ausfallen. Wir haben schon erlebt, dass Vertreter der Automobilindustrie in öffentlichen Veranstaltungen eingefordert haben: Wir müssen über ein Phasing-Out nachdenken. Das heißt am Ende der Förderung muss es natürlich eine Hilfestellung geben, dass

man das dann eben langsam abplättern lässt. Also was für eine Forderung bekommen wir im nächsten Jahr, wenn wirklich nicht der Fall eintreten sollte, dass sich die Märkte erholen und aus dem Ausland die ausreichende Nachfrage da ist? Werden wir zu einer dauerhaften Förderung des automobilen Neuabsatzes kommen? Aber es gibt andere ökonomische Nebenaspekte. Gerade diejenigen, die Gebrauchtfahrzeuge haben, erleben natürlich im Moment auch Wertverluste. Deren Fahrzeuge, wenn sie die gegen ein anderes Auto eintauschen, also sich einen anderen Wagen kaufen wollen, die haben einen richtigen Nachteil von der Regelung. Deswegen meinen wir, diese ökonomischen Kollateralschäden in einer relativ breiten Gruppe der Bevölkerung, sollten ausgeglichen werden, indem man versucht, den Begriff Umweltprämie ernst zu nehmen und eben die Anreize, die der BUND angesprochen hat, mit aufnimmt. Ich möchte noch mal für unsere Organisation korrigieren: EURO 5, weil wir uns zwar auch EURO 6 als Norm vorstellen könnten, da gibt es aber im Moment schlichtweg fast noch keine Fahrzeuge. Uns würde als DUH auch das Einhalten von EURO 5 genügen. Diese Fahrzeuge sind ab diesem Jahr sowieso vorgeschrieben. Das heißt, sie bekommen gerade von den deutschen Herstellern ausreichend entsprechende Modelle. Ein Beispiel für einen negativen Austausch, der nicht selten ist: Wir haben viele alte Benzinfahrzeuge - einen alten Golf, einen alten Polo- in einem guten Zustand mit einer grünen Plakette und niedrigen Abgaswerten, weil die schon vor 9 Jahren gute Katalysatoren hatten. Wenn ein solches Fahrzeug zum Beispiel gegen einen südkoreanischen Kleinwagen mit Dieselmotor ohne Partikelfilter eingetauscht wird, dann haben wir eine Vervielfachung der Luftschadstoffe, Partikel und Stickoxide. Das sind solche Elemente, die wir niemals in allen anderen Bereichen von Umwelt- und Klimaschutzprämien erleben würden. Deswegen unsere Forderung von Seiten der DUH, dass man hier ökologisch nachbessert und vor allen Dingen die ökologische Gerechtigkeit dadurch schafft, dass man im Rahmen der Möglichkeiten, die sich noch in dem Gesetzgebungsverfahren bieten, den Bürgern, die keinen Neuwagen kaufen können, die Möglichkeit gibt, ihr Fahrzeug sauber zu machen. Das Schöne ist, dafür wäre sogar das Geld noch da.

Abge. PD Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn: Ich würde gerne noch mal eine kurze Frage an den Herrn Haucap zu den ökonomischen Wirkungen stellen. Wir hatten ja einige Aspekte schon erwähnt: Mitnahmeeffekte, Vorzieheffekte und auch die Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenhandel. Mich würde die gesamte volkswirtschaftliche Dimension interessieren. Es ist ja nicht nur so, dass der Staat Geld nur einmal ausgeben kann, sondern natürlich auch die privaten Haushalt. Und wenn sie das Geld für Autos ausgeben, dann fehlt es möglicherweise an anderen Stellen. Aber es geht eigentlich noch darüber hinaus, weil die Leute den Autokauf ja nicht aus der Portokasse machen oder aus dem Portemonnaie, sondern sich im großen Teil wahrscheinlich dafür verschulden müssen. Verschuldung heißt fehlende Nachfrage in späteren Zeitpunkten, so dass da möglicherweise auch noch mal ein langfristiger Effekt entsteht, der vielleicht volkswirtschaftlich gar nicht so positiv ist.

SV Prof. Dr. Justus Haucap: Vielen Dank für die Frage. Es wird in Einzelfällen davon berichtet, dass sich Individuen verschulden oder Haushalte, um diese Autokäufe zu tätigen und die Abwrackprämie mitzunehmen. Ich bin mir nicht ganz sicher ob das im großen Stile tatsächlich passiert. Es ist aber natürlich richtig, dass die Käufe, die heute getätigt werden, nicht nur Autokäufe in den nächsten 2-3 Jahren verdrängen oder aber in 2-3 Jahren dann nicht mehr stattfinden, sondern wie ich schon versucht habe zu sagen, auch andere Käufe verdrängen und dann möglicherweise auch nicht nur heute, sondern, wenn ich eine größere Investition, das ist eine Auto ja, tätige, diese auch für andere Dinge in der Zukunft sehr viel zurückhaltender werde, bis ich wieder eine Ersparnis habe, die mir das erlaubt. Warum ich skeptisch bin, dass in großem Maße eine Verschuldung stattfindet, ist natürlich, dass in diesen Zeiten der Krise und auch gewisser Arbeitsplatzunsicherheiten, natürlich eher eine Zurückhaltung besteht, sich für Konsumausgaben zu verschulden. Insgesamt ist es aber sicherlich so, dass die Nachhaltigkeit, um noch mal das aufzugreifen, was Herr Becker gesagt hat, nicht gewährt ist in diesem Sinne durch diese Maßnahme, weil eben in erster Linie Käufe getätigt werden, die an anderer Stelle dann fehlen werden. Ich denke da kann man auch ganz intuitiv herangehen und sich fragen: Wird sich jemand ein drittes Auto zulegen, dadurch

dass es die Abwrackprämie gibt oder werden sich mehr Leute einen Zweitwagen zulegen? Das wird sehr gering sein. Es werden in erster Linie Käufe in der Zukunft in irgendeiner Weise ersetzt. Die Leute werden deswegen nicht mehr Autos insgesamt in Deutschland fahren. Das heißt, es wird in erster Linie den Vorzieheffekt haben, der zu einer gewissen Glättung möglicherweise führen kann, aber auch diesen ganzen Strukturwandel beinhalten. Die Überkapazitäten sind angesprochen worden. Man kann den Leuten auf Dauer die Autos nicht aufdrängen, sodass die Kapazitäten voll ausgelastet sind, die irgendwann mal geschaffen worden sind und die dann immer noch im Markt bestehen werden.

Abge. Rita Pawelski: Sehr freundlich Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Herr Bräunig und Herr Dilchert hatten vorhin schon mal auf die Notwendigkeit hingewiesen, Nutzfahrzeuge in die Umweltprämie mit einzubeziehen. Nun haben wir sehr viel gehört über CO₂-Grenzen und Klimafreundlichkeit und wissen, dass gerade Handwerker oft ältere Kombis und Transportfahrzeuge nutzen, die sie umgerüstet haben, die oft über schlechte Abgastechiken verfügen und die sie nicht nachrüsten können. Darum frage ich noch mal Herrn Bräunig und Herrn Becker: Wie sinnvoll ist es, dass wir die Nutzfahrzeuge in eine mögliche Umweltprämie aufnehmen? Werden sich dadurch bei den Handwerkern die Fahrzeugparks verbessern? Um wie viele Autos geht es da? Wird sich dann möglicherweise wirklich die CO₂-Freundlichkeit auch bei älteren Kombis verbessern?

SV Klaus Bräunig (VDA): Vielen Dank Frau Vorsitzende. Ich glaube man kann hier bei dem Thema „Leichte Nutzfahrzeuge“ noch mal sehr gut darstellen, dass es hier für sie als Entscheidungsträger ja um die politische Abwägung geht, was ich in der derzeitigen Situation mache. Ob ich nur auf die Umwelt schaue, ob ich die Exportmärkte mit einbeziehe und ob ich von einem selektiven nationalwirtschaftlichen Denken ausgehe, oder ob ich eben die internationalen Zusammenhänge, was die Wirkung der Prämie angeht und was sie auch nur erreichen kann, mit einbeziehe. Ich glaube, dass wir eine gute Chance hätten dem wirklich gebeutelten Nutzfahrzeug, das zurzeit eigentlich bis in den breiten Mittelstand eine enorme

Belastung darstellt, zu helfen. Da sind ja eine Reihe von politischen Maßnahmen schon diskutiert worden. Dass man sehr gut in diesem Gesetzgebungsverfahren für das leichte Nutzfahrzeug etwas tun könnte, um dies Brückenfunktion zu organisieren und gleichzeitig ein umweltpolitischen Effekt zu erzielen. Man kann sagen, dass die Umweltprämie bislang ausschließlich privaten Haltern bei der Anschaffung von PKW zugute kommt. So ist es ja angelegt und man kann sehen, dass die Auftragseingänge mit Beginn der Umweltprämie für private Halter zugelegt haben, während der Bestelleingang aus dem Inland im 4. Quartal noch um 27 Prozent rückläufig war. Das heißt, wir hätten bei den leichten Nutzfahrzeugen einen sehr positiven Effekt, wenn wir sie hier einbeziehen würden. Die leichten Nutzfahrzeuge haben gerade für die gewerblichen Halter im Mittelstand eine sehr hohe Bedeutung. Der Zusammenhang mit den neuen umweltpolitischen Bedingungen, in die Städte zu fahren, ist schon genannt worden. Auch dort wird ein erheblicher Wertverlust produziert, der in der Debatte dort dann nicht genannt wird. Deswegen glaube ich, es wäre eine gute Gelegenheit dieses Gesetzgebungsverfahren in diesem Sinne zu nutzen. Man tut auch hier etwas für deutsche Hersteller, denn die deutschen Anbieter haben im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen mit knapp 60 Prozent einen überdurchschnittlich hohen Marktanteil.

SV Torben Becker (BUND): Wenn damit gemeint ist, das Programm noch auszuweiten, sehen wir das natürlich sehr skeptisch. Wenn es darum geht, die Anspruchsberechtigten einfach zu erweitern, dann kann man da sicherlich drüber reden. Was ein ganz entscheidender Punkt ist, wenn wir über kleine Nutzfahrzeuge sprechen, sprechen wir fast ausschließlich über Dieselfahrzeuge. Dann ist es natürlich ein ganz entscheidender Punkt, dass ich hier wirklich, wenn ich das jetzt ausweite, klare Anforderungen, was die Abgaswerte angeht, mit in diese Förderung aufnehmen. Denn gerade wenn ich die Förderung in Richtung gewerbliche Nutzung erweitere, halte ich es für noch weniger verantwortbar zu sagen: Wir verzichten auf diese Anforderung. Zum Teil wurde es ja auch schon gesagt, liegt es möglicherweise auch im eigenen Interesse derjenigen, die sich diese Fahrzeuge dann kaufen wollen, damit sie in die Umweltzonen reinkommen. Insofern doppelt es sich dann vielleicht. Das halte ich für

ganz zentral. Wenn wir jetzt hier noch hergehen, im Bereich „Leichte Nutzfahrzeuge“ nicht moderne Dieselfahrzeuge zu fördern, dann verschlechtert sich die Umweltprämie noch mal drastisch.

Die Vorsitzende: Vielen Danke meine sehr geehrte Herren und Damen, vor allen Dingen vielen Dank den Sachverständigen, auch an die Kolleginnen und Kollegen. Die Debatte hat gezeigt, dass es durchaus auch hier kontroverse und auch unterschiedliche Meinungen und Einschätzungen gibt. Eines will ich doch noch einmal deutlich sagen: Es war Zielsetzung dieses Programms und dieses Vorschlags, tatsächlich auch Käufe vorzuziehen. Weil wir dieses Programm nur deshalb durchgeführt haben und weil wir damit erreichen wollen, dass in einer derartig dramatischen Wirtschaftskrise nicht eine unserer wichtigsten Industrien richtig in die Knie geht und wirklich tausende von Arbeitsplätzen verloren gehen oder 200 000 Leute in Kurzarbeit gehen. Ich denke, das darf man nicht völlig bei der Bewertung der Anhörung außer Acht lassen. Das will ich einfach noch einmal hinzufügen.

Ich persönlich glaube, dass man auch nicht völlig außer Acht lassen darf, dass man mit diesem Vorschlag eine Bevölkerungsgruppe erreicht hat, die nicht gerade in Geld schwimmt. Bei einigen denke ich, muss man das einfach auch noch mal ein bisschen mitberücksichtigen, weil wir viele steuerliche Unterstützungen oder Abschreibungsmöglichkeiten haben für diejenigen, die doch über deutlich größere Einkommen verfügen oder die über ein Dienstfahrzeug verfügen. Das kann man einfach nicht gleichsetzen, sondern hier haben wir auch das mit zu berücksichtigen, dass wir hiermit auch eine Bevölkerungsgruppe erreichen, die im Übrigen oft das Auto nicht als Luxus nutzt, sondern wirklich dringend braucht, um zum Beispiel an den Arbeitsplatz zu kommen. Das sage ich auch aus einem Flächenland kommend – Niedersachsen - da weiß ich wovon ich rede. Wenn man jeden Tag 50-60 Kilometer fahren muss, ist das nicht immer mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln zu leisten. Ich sage das so, weil mir das wirklich auch am Herzen liegt, dass wir hier zu einer sachgerechten Bewertung kommen. Ich denke es ist völlig klar, dass wir unsere Anstrengungen fortsetzen müssen, auch in der Automobilindustrie wirklich den Weg zu gehen, umweltfreundlichere PKW zu

entwickeln. Auch ein bisschen schneller, als das in der Vergangenheit der Fall war, das will ich nicht verschweigen. Weil wir doch technisch mehr Möglichkeiten hätten, als wir sie teilweise umsetzen. Ich denke, da ist es auch im beiderseitigen Interesse, dass man diesen Weg konsequent weitergeht, weil das auch darüber entscheiden wird, welche Weltmarktanteile wir in Zukunft haben werden. In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen schönen Nachmittag und hoffentlich ihnen allen eine gute Rückreise und uns gute Entscheidungen. Vielen Dank.

Sitzungsende: 12:55 Uhr

We/Zo/Pu/Mo/Hü/FI