



Stellungnahme des BUND zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Investitions- und Tilgungsfonds“

Der BUND begrüßt, dass die Fraktionen von CDU/CSU und SPD beabsichtigen, die Ausrichtung der geplanten Änderung des Gesetzes inhaltlich noch einmal zu überdenken.

Zusammenfassung und Forderung des BUND:

Wir befürchten zwar hohe Hürden seitens der Bundesregierung gegen eine grundlegende Veränderung der bestehenden Regelung, sehen aber Handlungsbedarf. Es müssen dringend ökologische Vorgaben in die Neuformulierung des Gesetzes aufgenommen werden.

Die aktuelle Ausrichtung der 'Umweltprämie' hilft langfristig weder der Umwelt noch den Autoherstellern. Diese Subvention, und nichts Anderes ist die 'Umweltprämie', sollte am besten sofort eingestellt werden, da mit ihr eine enorme Ressourcenverschwendung einher geht. Viele noch voll funktionstüchtige Fahrzeuge, darunter auch eine große Zahl von relativ spritsparenden Kleinwagen, landen in den Schrottpressen der Altfahrzeugverwerter, obwohl sie doch noch ältere Fahrzeuge in Entwicklungsländern beerben könnten.

Die zweitbeste Lösung wäre es, diese Subvention an klare ökologische Kriterien zu binden, um die CO₂-Emissionen der Neuwagen im klimapolitisch notwendigen Umfang abzusenken und zugleich ökonomische Innovationen anzuschieben, die bestehende Arbeitsplätze sichern und neue schaffen können.

In diesem Sinne sollte nur ein Sockelbetrag von 1.500 Euro für jeden Käufer eines neuen Fahrzeugs, bei gleichzeitiger Verschrottung oder Ausfuhr eines mindesten 9 Jahre alten Gebrauchten gezahlt werden. Um aber in den Genuss der vollen Förderung von 2.500 Euro zu kommen, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt werden. Zusätzlich zum Sockelbetrag bekommt man 500 Euro wenn das neu erworbene Fahrzeug unter 130 g/km CO₂ emittiert, und 500 Euro wenn man die Abgasnorm Euro 6 (Diesel mit Stickoxidminderung; Benzin-Pkw erfülle dieser Norm in aller Regel bereits heute). Damit würden nur sparsame Fahrzeuge mit der zurzeit optimalen Abgastechnik und mit einer niedrigen CO₂-Emission die Förderhöchstsumme erhalten.

Damit würden Anreize zur Produktion von Autos mit schadstoffärmeren Motoren gesetzt. Solche Motoren haben besonders die deutschen Hersteller bereits im Angebot. Unser Modell hilft also durch geringere CO₂-Werte und besserer Abgasreinigung der Umwelt, unterstützt aber auch die deutschen Automobilhersteller, die mit saubereren Fahrzeugen ihre Stellung auf dem Weltmarkt verbessern und damit Arbeitsplätze in Deutschland erhalten könnte.

Ökonomische Aspekte:

Am 27.01.2009 verabschiedete die Bundesregierung eine Richtlinie zur Ankurbelung des Absatzes von Personenkraftwagen in Deutschland. Diese Richtlinie beinhaltete zunächst Finanzmittel, die für die Förderung von 600.000 Fahrzeugen ausreichend war.

Die Prämie sollte die Automobilindustrie und den Autohandel unterstützen. Allerdings erfolgte ein Absatzeinbruch auf dem deutschen Neuwagenmarkt bereits 2007 mit einem Rückgang von 320.000 Fahrzeugen auf 3,1 Mio. im Vergleich zu 2006. Im Jahr 2008 blieben die Zahlen konstant auf Vorjahresniveau.

Mit der aktuellen Gestaltung der 'Umweltprämie' wurde versäumt, dauerhafte Investitionen in die spritsparende Autotechnik anzuschieben. Zwar zeigen die neusten Daten des KBA, dass die Segmente der Mini- und Kleinwagen mit einem Marktanteil von fast 40% im ersten Quartal 2009 die Gewinner dieser Regelung sind, allerdings ist zu bemängeln, dass nur im geringen Maße Fahrzeuge mit der neuesten Spritsparteknik wie Start-Stopp-Automatik, Schaltpunktanzeige, Leichtlaufreifen und verbesserter Aerodynamik davon profitieren können.

Die Marktanteile ausländischer Hersteller sind im April nach einem historischen Hoch von 47% im März, wieder auf 42% gesunken (üblich waren vorher rund 35 %). Neben VW und Opel konnten vor allem Marken wie Fiat und Hyundai profitieren. Mit 12.457 verkauften Fahrzeugen war der Fiat Panda nach den Volkswagen Modellen Golf (23.703), Polo (17.577) und dem VW-Konzernbruder Skoda Fabia (15.453) das am viert meisten verkaufte Fahrzeug in Deutschland im März '09, mit Zuwachsraten von 740% gegenüber März '08. (Siehe dazu Anhang 1 und 2)

Zwar emittieren Fahrzeuge wie der Fiat Panda durch ihre geringe Motorleistung und ihr geringes Gewicht relativ wenig CO₂, allerdings entsprechen die Motoren in der Regel nicht dem neuestens Stand der Technik.

Die in der Tabelle in Anhang 3 aufgeführten Zahlen stellen noch einmal ganz deutlich heraus, dass vor allem die Hersteller kleiner Fahrzeuge ihre Absatzzahlen verbessern konnten,

wohingegen klassische Premiumhersteller wie BMW und Mercedes deutliche Rückgänge hinnehmen mussten.

Diese Zahlen belegen, dass die Deutschen ganz offensichtlich keine und sparsame Fahrzeuge wollen und Firmen oder Konzerne, die diesen Markt nicht bedienen können, auf Dauer nicht bestehen werden.

Bis zum 11.05.2009 wurden bereits 1.417.764 Anträge auf Gewährung der Umweltprämie gestellt. Eine Studie des Instituts für Wirtschaftsförderung Halle (IWH) zeigt allerdings, dass nur jedes vierte Fahrzeug auf Grund der Umweltprämie gekauft wurde, bei den übrigen 75% handele es sich um klassische Mitnahmeeffekte, die Fahrzeuge wären also auch ohne die Umweltprämie gekauft worden.

Ökologische Aspekte:

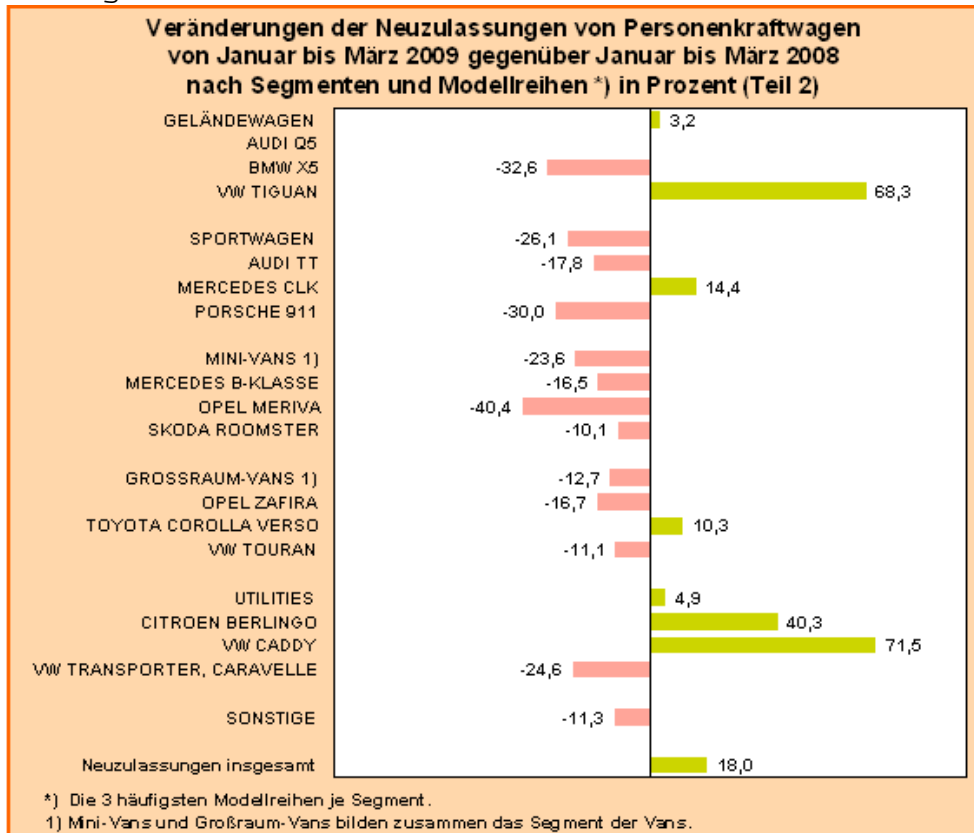
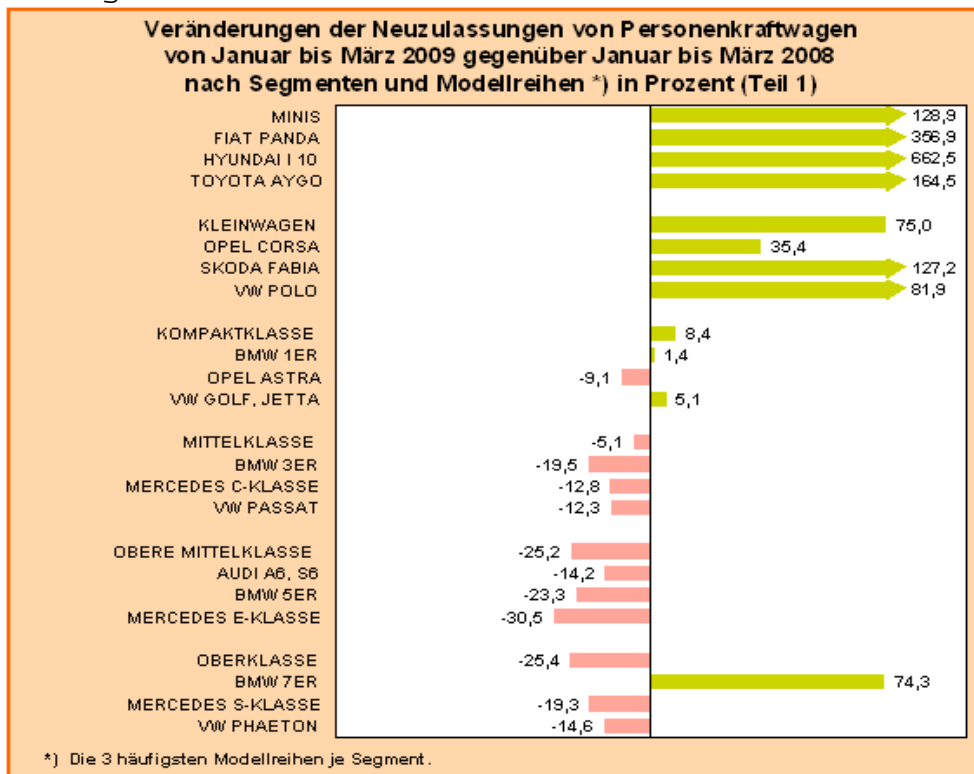
Bei der Einführung des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Investitions- und Tilgungsfonds“, hat die Bundesregierung versäumt Umweltschutzauflagen einzubauen, die gleichermaßen der Umwelt als auch der deutschen Automobilwirtschaft zuträglich gewesen wären. Als einzige Vorgabe wurde die Erfüllung der Abgasnorm Euro4 in das Gesetz aufgenommen. Da sich auf dem deutschen Markt faktisch kein Fahrzeug mehr finden lässt, dass diese Abgasnorm nicht erfüllt, ist diese Vorgabe nutz- und sinnlos. Besonders bei Diesel-Pkw wäre eine schärfere Regelung notwendig und sinnvoll gewesen, denn Diesel-Pkw mit Euro4 dürfen bis zu fünf Mal mehr Rußpartikel ausstoßen als solche mit Euro5. Laut KBA haben Euro5-Fahrzeuge aber in den ersten drei Monaten dieses Jahres nur ca. 17 % Marktanteil, was vor allem deshalb erstaunlich ist, da ab dem 01.09.2009 Euro5 für allen in Deutschland neu auf den Markt kommenden Modelle obligatorisch ist. Euro6-Fahrzeuge sind laut KBA im Markt faktisch noch nicht vorhanden.

Als positiven Effekt der Umweltprämie muss zweifellos die Reduktion des durchschnittlichen CO₂ Ausstoßes der in Deutschland verkauften Neuwagenflotte gesehen werden. Auch wenn vielen Motoren nicht dem neusten Stand entsprechen und relativ zum Fahrzeuggewicht nicht zu den effizientesten gehören, wurde der durchschnittliche CO₂ Ausstoß von Neufahrzeugen im ersten Quartal deutlich gesenkt. Lag der Durchschnitt im Gesamtjahr 2008 noch bei 165g, so konnte er im Zeitraum von Januar bis März 2009 auf 155g gesenkt werden. Die Zahlen für die von der 'Umweltprämie' ebenfalls profitierenden Jahreswagen liegen die Werte allerdings wohl deutlich höher.

Doch nicht nur die Typenemissionen dürfen gesehen werden, vielmehr ist es von Nöten sich die Gesamtemissionen die durch die Nutzung entstehen genauer anzuschauen. In einem neuen Auto fährt man ja in der Regel bequemer und damit auch lieber, was

zu einer erhöhten Fahrleistung führen kann. Um langfristig Erfolge im Umweltschutz und in der CO2-Vermeidung verbuchen zu können, muss die Bundesregierung zusätzliche Mittel für die Verbesserung der gesamten Mobilität zur Verfügung stellen. Die Umweltprämie bringt uns in diesem Zusammenhang nicht weiter.

Thorben Becker, Teamleiter Klimaschutz
Werner Reh, Referent für Verkehrspolitik
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Fon 030/27586435
Fax 030/27586440
Mail thorben.becker@bund.net werner.reh@bund.net



Neuzulassungen von Personenkraftwagen im April 2009 nach Marken

Marke	April 2009		Veränd. in % gegenüber April 2008	Januar-April 2009		Veränderung in % gegenüber Januar-April 2008	
	Anzahl	Anteil in %		Anzahl	Anteil in %	-	+
	1	2		3	4	5	6
Alfa Romeo	1 349	0,4	+ 175,3	3 758	0,3		115,2
Audi	22 004	5,8	- 10,7	76 224	6,1	-1,8	
BMW, Mini	23 883	6,3	- 22,2	79 708	6,4	-16,1	
Chevrolet	2 719	0,7	+ 22,3	10 413	0,8		40,8
Chrysler, Jeep, Dodge	761	0,2	- 47,8	3 140	0,3	-36,2	
Citroen	10 114	2,7	+ 46,3	30 302	2,4		22,3
Daihatsu	663	0,2	- 42,4	5 238	0,4	-1,3	
Fiat	23 944	6,3	+ 150,5	67 909	5,4		115,8
Ford	28 494	7,5	+ 29,7	92 812	7,4		43,7
General Motors	589	0,2	+ 54,2	873	0,1	-39,9	
Honda	3 564	0,9	+ 7,4	19 098	1,5		34,1
Hyundai	9 659	2,5	+ 134,4	38 280	3,1		145,3
Jaguar	310	0,1	- 21,9	839	0,1	-33,3	
Kia	5 613	1,5	+ 57,4	20 230	1,6		67,1
Lada	379	0,1	+ 77,9	1 776	0,1		132,8
Lancia	374	0,1	- 7,4	1 369	0,1		12,3
Land Rover	370	0,1	- 48,8	1 590	0,1	-40,5	
Mazda	3 552	0,9	- 23,7	24 115	1,9		3,0
Mercedes	23 336	6,1	- 35,2	86 504	6,9	-25,2	
Mitsubishi	3 979	1,0	+ 75,1	13 766	1,1		46,9
Nissan, Infiniti	3 494	0,9	- 11,4	13 272	1,1	-20,7	
Opel	38 012	10,0	+ 35,8	107 405	8,8		15,1
Peugeot	15 091	4,0	+ 46,5	44 980	3,6		38,3
Porsche	1 676	0,4	- 21,1	5 257	0,4	-19,0	
Renault, Dacia	22 606	6,0	+ 42,6	61 523	4,9		17,9
Saab	147	0,0	- 63,2	574	0,0	-59,6	
Seat	7 574	2,0	+ 53,3	24 746	2,0		38,3
Skoda	20 672	5,4	+ 88,8	66 206	5,3		64,3
Smart	3 165	0,8	- 18,0	11 671	0,9		6,5
Subaru	744	0,2	- 30,1	3 472	0,3		9,9
Suzuki	5 267	1,4	+ 24,4	24 029	1,9		82,7
Toyota, Lexus	14 470	3,8	+ 62,0	52 344	4,2		47,6
Volvo	2 158	0,6	- 30,4	8 831	0,7	-15,4	
VW	78 332	20,6	+ 21,6	243 644	19,5		17,8
Sonstige	562	0,1	- 14,2	1 818	0,1		
Insgesamt	379 626	100,0	+ 19,4	1 247 716	100,0		18,4

Quelle: KBA