

# Abwrackprämie

## BUND-Hintergrund

Stand: September 2009

Seit dem 02. September ist sie Geschichte, die vom Bundeskabinett am 27. Januar 2009 verabschiedete Richtlinie, die den Absatz von Personenkraftwagen in Deutschland ankurbeln sollte. Trotz fehlender Anreize zum Umwelt- und Klimaschutz wurde diese Maßnahme seinerzeit 'Umweltprämie' getauft – zum Zweck des Greenwashings.

### Der "Erfolg" der Abwrackprämie

Mit Hilfe der Abwrackprämie wurde der Neuwagenabsatz in Deutschland von Januar bis Juli 2009 tatsächlich um 27% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesteigert. Die deutschen Hersteller konnten ihren Gesamtabsatz allerdings nur um 14% steigern. Hersteller aus Frankreich, Italien, Tschechien und Korea profitierten deutlich mehr und konnten ihre Marktanteile teilweise mehr als verdoppeln.

Durch die Verschiebung der Nachfrage in Richtung Klein- und Kleinstwagen, ging der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß der von Januar bis Juli 2009 in Deutschland verkauften Neuwagen um 7% auf 155 g/km<sup>1</sup> zurück. Das wird aber wohl nur eine Momentaufnahme sein. Es steht zu befürchten, dass die Klein- und Kleinstwagen mit Ablauf der Abwrackprämie wieder deutlich Marktanteile verlieren werden.

### Was hätte der Gesetzgeber besser machen können?

#### Ambitionierte Abgasgrenzwerte

Zwar mussten die im Rahmen der 'Umweltprämie' geförderten Fahrzeuge mindestens die Abgasnorm Euro 4 erfüllen, allerdings gab es während des Zeitraums der Förderung nur noch ganz wenige Modelle mit schlechteren Abgasnormen auf dem deutschen Markt. Bereits seit dem 01.01.2005 ist Euro 4 in Deutschland für neu eingeführte Modelle verbindlich. Das bedeutet, dass durch die „Umweltprämie“ Diesel-Pkw ohne Partikelfilter gefördert wurden.

Erst die Einhaltung des Euro 5-Standards – der gilt für auf den deutschen Markt kommenden neuen Modelle seit dem 01.09.2009 – erfordert einen Dieselpartikelfilter. Der Anteil der Euro 5 Fahrzeuge lag im März 2009 erst bei rund 17%, der verkauften Fahrzeuge. Diesel-Pkw mit Euro 4 stoßen fünf Mal mehr Rußpartikel aus als Euro 5-Fahrzeuge.

---

<sup>1</sup> Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2009

## **Fehlende CO<sub>2</sub>-Grenzwerte**

Anders als in Frankreich, wo eine Förderung nur erfolgt, wenn das neu angeschaffte Fahrzeug weniger als 160 g/km CO<sub>2</sub> emittiert, fehlte eine CO<sub>2</sub>-Komponente in Deutschland leider völlig, so dass auch Neufahrzeuge mit einem hohen Verbrauch gefördert wurden. Ein Klimavorteil hätte allerdings nur entstehen können, wenn das neue Auto deutlich weniger CO<sub>2</sub> ausstößt als das Verschrottete.

Ein Beispiel: Allein bei der Produktion und Entsorgung eines VW Golf werden 25.000 Kilowattstunden Energie verbraucht, das entspricht fast 20 Tonnen CO<sub>2</sub>. Bei 12.000 Kilometer Jahresfahrleistung und einer heute durchschnittlichen Emission von 160 g CO<sub>2</sub> pro km – das entspricht in etwa sieben Liter Benzin auf 100 km – stößt ein Golf zwei Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr aus. Der Neuwagen muss etwa 60 g weniger CO<sub>2</sub> als das Altfahrzeug ausstoßen, um z.B. eine Lebenszeitverkürzung des alten Autos um fünf Jahre oder um ein Drittel wieder auszugleichen.

## **Worum ging es den Urhebern?**

Vorrangiges Ziel der – besonders vom Verband der Autohersteller (VdA) und der IG Metall geforderten – Prämie war der Abverkauf von Lagerbeständen der Hersteller. Das zeigt die Tatsache, dass auch Autos, die z.B. durch einen Verkehrsunfall nicht mehr fahrbereit waren, für die Prämien in Frage kamen. Die meisten der per Abwrackprämie verkauften Diesel-Pkw haben noch keinen Partikelfilter, fast alle Pkw gingen noch ohne zeitgemäße Sprit-Spartechnik wie Auto-Stopp-Start-Funktion über den Ladentisch. Die Abwrackprämie war also in Wirklichkeit eine Kaufprämie für Fahrzeuge die nicht dem neuesten Stand der Technik entsprachen.

Zunächst waren rund 1,5 Mrd. Euro Steuergelder für diese Fördermaßnahme der Autoindustrie vorgesehen. Auf Grund der Vielzahl der bis Anfang April 2009 eingegangenen Anträge, wurde die Summe jedoch auf 5 Mrd. Euro erhöht. Damit stieg die Zahl der möglichen Förderungen von 600.000 auf 2.000.000. Da in Deutschland zur Zeit ca. 37.000.000 Pkw von Privatpersonen gehalten werden, wurde durch die Prämie mehr als jedes 20. Auto ausgetauscht.

## **Die wesentlichen Kritikpunkte des BUND**

Die Abwrackprämie war keine Umweltprämie, weil...

- sie keine Klimaschutz- und keine ausreichenden Abgaskriterien enthielt. Es wurden weder die neueste Abgastechnik (mindestens Euro 5) noch Spartechnik angereizt und verkauft. Die Klimabilanz ist wegen des Ressourcen- und Energieverbrauchs bei der Autoherstellung nur dann positiv, wenn der Neuwagen wesentlich weniger Sprit verbraucht als das Altfahrzeug. Übrigens hätten die deutsche Hersteller deutlich mehr profitiert, wenn bei Diesel mindestens Euro 5 vorgeschrieben worden wäre.
- nur der Kauf von Autos bezuschusst wurde, nicht aber z.B. der Erwerb einer Jahreskarte für Bus und Bahn. Alle Steuerzahler kamen für die Prämie auf, auch jene, die kein Auto besitzen.
- eine Kapital- und Ressourcenvernichtung durch die Verschrottung von Autos stattfand, die wesentlich länger hätten fahren können. Die Gebrauchtwagen erlitten einen massiven Wertverlust.
- sie keine Innovationsimpulse setzte: die deutschen Hersteller wurden durch sie nicht dauerhaft zur Produktion kleinerer, sparsamerer familientauglicher Kleinwagen angereizt. Diese setzen noch immer fast ausschließlich auf Dieselmotoren für niedrigen Verbrauch.

## **Erläuterungen zur Abwrackprämie**

Jede Privatperson, die ein mindestens neun Jahre altes und ein Jahr auf sich zugelassenes Fahrzeug verschrottete, konnte beim Kauf eines Neu- oder Jahreswagens einen Antrag auf Gewährung der 'Umweltprämie' in Höhe von 2.500 Euro stellen. Als Jahreswagen im Sinne dieser Richtlinie galten Pkw, die „zurückgerechnet vom Zeitpunkt der Zulassung auf den Antragsteller/die Antragstellerin, längstens ein Jahr einmalig auf einen Kfz-Hersteller, dessen Vertriebsorganisationen oder dessen Werksangehörigen, einen Kfz-Händler, eine herstellereigene Autobank, ein Automobilvermietungsunternehmen oder eine Automobilleasinggesellschaft zugelassen gewesen sind.“

Die eingesetzten Finanzmittel betragen 5 Milliarden Euro, es sind also 2.000.000 Anträge bewilligt worden.

Die Antragstellung war vom 27.01.2009 bis 02.09.2009 möglich, Erwerb und Zulassung des 'neuen' Fahrzeugs mussten nach dem 14.01.2009 erfolgt sein.

### **Kontakt und weitere Informationen:**

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Bundesgeschäftsstelle  
Dr. Werner Reh  
Jens Hilgenberg  
Referat Verkehr  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin  
Tel.: 030/2 75 86-435  
Fax: 030/2 75 86-440  
[werner.reh@bund.net](mailto:werner.reh@bund.net)