

Institut für Automobilwirtschaft (IfA)
Prof. Dr. Stefan Reindl
Parkstraße 4 - 73312 Geislingen/Steige
Rufnummer: +49 (0) 7331 22 440
eMail: stefan.reindl@ifa-info.de
<http://www.ifa-info.de>

Sperrfrist zur Veröffentlichung: Keine

- Das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ ist noch kein Durchbruch.
- Erfolg und Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmenpakete hängen von der Akzeptanz der Fahrzeughalter und Automobilhersteller gleichermaßen ab.
- Bedenken ergeben sich zudem im wettbewerbsrechtlichen Bereich als auch im Hinblick auf die tatsächliche Vermeidung von Einfahrverboten.

Geislingen, 2. Oktober 2018

IfA-Position zur Dieseldiskussion

Maximal ein Diskussionsvorschlag

Prof. Dr. Stefan Reindl

Die intensiv geführten Diskussionen um die Dieseldiskussion wurden im Koalitionsausschuss während der vergangenen Nacht in einen Kompromiss überführt. Zwar hat sich damit die Bundesregierung positioniert, ist allerdings auf die freiwillige Mitwirkung von Kunden mit Dieselfahrzeugen sowie vor allem auf die Bereitschaft der Automobilhersteller zur Unterstützung der Maßnahmen angewiesen. Obwohl sich die Akteure der Automobilindustrie rechtlich nicht für die Finanzierung der ausgearbeiteten Maßnahmen verpflichten lassen können, kommt ihnen bei der Umsetzung eine Schlüsselrolle zu.

Das vorgeschlagene „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ stellt zwar eine Positionierung der Bundesregierung dar. Positiv ist zunächst anzumerken:

- Umtauschprämien sind relativ schnell umsetzbar und führen durch den Austausch der EURO-4- und EURO-5-Dieselfahrzeuge zu einer unverzüglichen Wirksamkeit bezüglich des Schadstoffausstoßes.

- Dass neben der Anschaffung von Neufahrzeugen auch Gebrauchtwagen in die Umtauschregelungen aufgenommen sind, ist positiv zu beurteilen und wird vor allem einkommensschwachen Haushalten zugutekommen.
- Der Einbezug der Möglichkeit zur Hardware-Umrüstung ist zudem sinnvoll, da vor allem einkommensschwächere Autofahrer – auch bei hohen Umtauschprämien – nicht zwangsläufig in der Lage sind, ein neues oder höherwertiges Gebrauchtfahrzeug anzuschaffen.
- Eine gesetzliche Regelung, nach der Fahrzeuge, bei denen ein geringerer Schadstoffausstoß als 270 mg NO_x je Km nachweisbar ist, weiterhin in Innenstädte einfahren dürfen, ist zu begrüßen. Dadurch könnte Rechtssicherheit gewährleistet sowie die Restwertproblematik zumindest geringfügig aufgefangen werden.

Das vorgestellte Konzept ist aber ein weiteres Mal von einem Durchbruch bezüglich der Dieselproblematik mit drohenden Fahrverboten und Fahrzeug-Wertverlusten weit entfernt und eher als eine weitere Diskussionsgrundlage aufzufassen. Dies liegt vor allem an folgenden Schwächen:

- Sowohl die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen als auch die Höhe der Beteiligung der Herstellerseite bei Umtauschprämien und Hardware-Umrüstungen ist noch nicht definiert und vom „Good will“ der Automobilhersteller und -importeure abhängig.
- Dennoch dürften die deutschen Herstellerunternehmen, aber auch Importeure, bereit sein, Umtauschprämien anzubieten. Zuletzt konnte allerdings lediglich die Wirksamkeit der Umtauschprämien von Volkswagen bestätigt werden. Um einen umfassenden Effekt in den Innenstädten zu erzielen, ist vor diesem Hintergrund eine hohe Akzeptanz unter den betroffenen Fahrzeughaltern erforderlich. Hierzu sind allerdings sehr hohe Umtauschprämien erforderlich, die wohl jenseits der 5.000-EUR-Marke je Fahrzeug liegen müssten.
- Sowohl von BMW- als auch von Opel-Seite wurde bereits verlautbar, dass sich die beiden Hersteller nicht an der Hardware-Umrüstung finanziell beteiligen wollen. Gleichlautende Entscheidungen sind von Importeuren zu erwarten. Die politischen Entscheidungsträger möchten die Halter der Fahrzeuge allerdings von Kosten für die Umrüstung verschonen. Dies wird aber – sofern die Hersteller nicht vollumfänglich die Finanzierung übernehmen – ohne öffentliche Fördermittel nicht gelingen.
- Die Umrütlösung wird Zeit in Anspruch nehmen. Es dürften bis zu zwei Jahre verstreichen, bis eine nennenswerte Anzahl an Umrüstpaketen zur Verfügung steht. Dies liegt nicht zuletzt am langwierigen Genehmigungsverfahren. Darüber hinaus ist nach wie vor die Haftungsfrage bei etwaigen Folgeschäden an Fahrzeugen, die umgerüstet werden, nicht geklärt. Die politischen Entscheidungsträger möchten die Teilehersteller dazu verpflichten. Ob dies gelingt, bleibt fraglich.
- Die Akzeptanz – und damit der spätere reale Mix der angebotenen Optionen – hängt von der Bereitschaft der Fahrzeughalter ab, die angebotenen Maßnahmen in Anspruch zu nehmen. Negativ ist dabei die Beschränkung auf 14 „Intensivstädte“ sowie auf Halter, die im unmittelbaren Umkreis leben, und Pendler (sowie soziale Härtefälle) zu werten. Damit wird der Gleichbehandlungsgrundsatz faktisch ausgehebelt, denn auch Halter mit Fahrzeugen, die nicht zu den begünstigten Gruppen zählen, werden ebenfalls mit dem Wertverfall ihrer Fahrzeuge konfrontiert. Und sie fahren ebenfalls – zumindest sporadisch – in umweltbelastete Intensivstädte ein.

- Auf die deutschen Automobilhersteller dürften für Umtauschprämien und Umrüttlösungen, die zwischen 2.400 EUR und 10.000 EUR je Fahrzeug betragen können, Kosten von bis zu 15 Mrd. EUR zukommen. Insofern sind inländische Automobilproduzenten – sofern die Politik an der Fokussierung auf deutsche Automobilhersteller festhält – gegenüber den ausländischen Herstellern benachteiligt. Dieser Umstand spricht für eine Wettbewerbsverzerrung, die wohl auch die EU-Behörden auf den Plan rufen dürfte.

Von den rund 10,5 Mio. Euro-4- und Euro-5-Fahrzeugen fallen auf Basis des vorgeschlagenen Konzepts schätzungsweise lediglich 2,5 Mio. Fahrzeuge in den vorgeschlagenen Regelungsbereich. Es bleibt schon aufgrund des relativ geringen Anteils der in Betracht gezogenen Fahrzeuge abzuwarten, ob sich durch das vorgeschlagene Maßnahmenpaket die Fahrverbote tatsächlich vermeiden lassen. Und es bleibt zusammenfassend anzumerken, dass die Wirksamkeit der Umtauschprämien und Umrüttlösungen von der Akzeptanz auf Kunden- und Herstellerseite abhängt.

Das Institut für Automobilwirtschaft (IfA) ist eine wissenschaftliche Einrichtung der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) in Geislingen. Mit rund 500 Studierenden in vier automobilwirtschaftlichen Studienprogrammen sowie mehr als 12 Professorinnen und Professoren und 25 weiteren Dozenten mit automobilwirtschaftlichem Hintergrund ist die Hochschule das größte automobilwirtschaftliche Ausbildungszentrum an einer deutschen Hochschule. Das Institut wurde im Jahr 1995 gegründet und hat seither zahlreiche Studien zur Entwicklung des Automobilmarktes, der Automobilindustrie und des Automobilhandels durchgeführt.

*Ansprechpartner:
Prof. Dr. Stefan Reindl
mail@ifa-info.de
Internet: www.ifa-info.de*