

# Die Umweltprämie – ein Beispiel mangelnder Nachhaltigkeit

ANTJE SPINDLER

**„Umweltprämie“ ist die offizielle Bezeichnung für die 2.500 €, die man vom Staat für die Verschrottung eines mindestens neun Jahre alten Autos bei Kauf und Zulassung eines Neuwagens erhält. Im Sprachgebrauch eingebürgert hat sich der eindeutig passendere Begriff „Abwrackprämie“, denn einen Beitrag für die Umwelt leistet die Prämie nur marginal, insbesondere im Verhältnis zum finanziellen Aufwand.**

Die Abwrackprämie wäre eine gute Chance gewesen, eine Wende in der deutschen Automobilindustrie hin zu effizienten und umweltfreundlichen Pkw einzuläuten und gleichzeitig die klimaschädlichsten Alt-Wagen von den Straßen zu holen. Doch diese Chance ist sträflich versäumt worden. Die jetzige Ausgestaltung des Regelwerks stellt nicht sicher, dass der Verbrauch des Neuwagens geringer ist, als der des verschrotteten Autos. Ein Polo mit sparsamem 1,2 l Motor, ein Ford KA oder Opel Corsa, die im Jahr 2000 gebaut wurden und nun mit Hilfe der Abwrackprämie verschrottet werden könnten, emittieren beispielsweise wesentlich weniger Abgase als eine nagelneue Luxus-Limousine oder gar ein Geländewagen. Doch solche Spritschlucker subventioniert die „Umweltprämie“ genauso. Selbst ein größerer Mittelklassewagen, der 180 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer in die Luft bläst, belastet das Klima bei 15.000 gefahrenen Kilometern im Jahr bereits mit zusätzlichen 750.000 g Kohlendioxid jährlich gegenüber dem alten Polo.

Es gibt keine Auflage, dass der Neuwagen bestimmten umweltschonenden Kriterien genügen

muss. Allein die Abgasnorm Euro 4 soll erfüllt sein, was allerdings bei Neuwagen schon seit 2005 europaweit Pflicht ist und keinerlei Rückschlüsse auf die Effizienz des Fahrzeugs erlaubt.

Zudem wird nicht überprüft, ob die Verschrottung der Altfahrzeuge auch ökologisch Sinn macht. Stattdessen schafft die Abwrackprämie einen Anreiz, vorzeitig Fahrzeuge zu zerstören, die oft noch gar nicht schrottreif sind. Die oben genannten Kleinwagen beispielsweise dürfen heute noch als sparsam und umweltfreundlich gelten, werden aber, da sie kaum mehr als 2.500 € auf dem freien Markt bringen, womöglich in der Schrottpresse landen. Dagegen liegt der Marktwert der großen Spritschlucker mit einem Verbrauch jenseits der 10 oder auch 15 Liter nach zehn Jahren meist noch deutlich über der Abwrackprämie, so dass diese „Dreckschleudern“ nicht dem Schrotthändler übergeben werden und uns folglich erhalten bleiben.

Insbesondere, wenn der Kilometerstand des Altfahrzeugs noch relativ niedrig ist, wäre es für das Klima durchaus vorteilhaft, den „Alten“ noch eine Weile zu fahren. Da die Produktion eines Neuwagens den Energiegehalt von drei Tonnen Rohöl benötigt, verbessert sich prinzipiell die „lebenslange“ CO<sub>2</sub>-Bilanz, je länger das Fahrzeug in Betrieb ist. Die reine Herstellung eines Autos benötigt schon ein Zehntel der Energie, die es über die gesamte Nutzungsdauer verbraucht. Berücksichtigt man darüber hinaus die Rohstoffgewinnung, den Rohstofftransport und die Entsorgung am Ende, so entfällt bereits ein Viertel des gesamten Energiebedarfs auf die Produktion. Für die Umwelt entsteht

aufgrund der Klimabelastung durch die Neuwagenproduktion folglich erst dann ein gewisser Nutzen, wenn der Neuwagen zum einen ca. 375.000 km gefahren wird, was einer Nutzung von etwa 20 Jahren entspricht, und zum anderen mehr als 25 % Sprit gegenüber dem alten Modell einspart. Letztere Voraussetzung ist aber nicht immer gegeben, da ein neues Auto durchschnittlich nur ein bis zwei Liter weniger Kraftstoff verbraucht als ein zehn Jahre altes.

Im Jahr 2007 lag der CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutscher Neuwagen im Durchschnitt bei 170 g/km, was einem Durchschnittsverbrauch von ca. 7 Litern Benzin und 6,5 Litern Diesel entspricht. Die in den letzten Jahren erzielten Effizienzsteigerungen hätten eigentlich zu besseren Werten führen können. Da die deutschen Neuwagen jedoch mit immer stärkeren Motoren, mit mehr Gewicht (durch mehr Zubehör und Komfort) und einer größeren Höchstgeschwindigkeit ausgestattet wurden, liegen aufgrund des nach wie vor recht hohen Verbrauchs die Werte zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß 10 g über dem europäischen Durchschnitt. In der aktuellen Top Ten der VCD Auto-Umweltliste beispielsweise ist kein einziges deutsches Modell enthalten. Nur in der Liste der größeren Kompakt- und Familienautos schneiden die deutschen Hersteller besser ab.

Die Geldspritze der Bundesregierung ist also mit keinerlei ökologischer Zielsetzung verknüpft. Vor allem das Klima, aber auch die Verbraucher, die die hohen Tankrechnungen bezahlen müssen, sind die Leidtragenden dieses Versäumnisses.

Die deutsche Automobilindustrie, die eine Entwicklung hin zu effizienten, spritsparenden und auch alternativ betriebenen (Klein-)Wagen verschlafen hat, muss keineswegs für ihre Fehler büßen, sondern erhält noch eine Belohnung für dieses rückschrittliche Verhalten, das von mangelnder Nachhaltigkeit strotzt. Warum wird die Autobranche nicht im Zuge der Förderung genötigt, umweltfreundliche Sparmodelle zu entwickeln?

Besonders fraglich erscheint die „Umweltprämie“ hinsichtlich der Tatsache, dass innovative und sparsame Elektrofahrzeuge, die bereits serienmäßig produziert werden, durch das Förderungsraster fallen, weil sie dreirädrig sind. Die Prämie gilt ausschließlich für vierrädrige Pkw.

Der Begriff "Umweltprämie" ist schlicht eine Irreführung und ein Verkaufstrick, da die Prämie ökologisch sowie ökonomisch und sozial betrachtet jämmerlich ist. CDU und SPD knicken vor der Automobillobby ein und verschenken eine 1,5 Mrd. € teure Mogelpackung, die aus Steuergeldern finanziert ist, an Firmen, die bei der Reduzierung der Treibhausgasemissionen versagt haben und kein Interesse an Klimaschutz und Ressourcenschonung zeigen. Als reine Wirtschaftsförderung deklariert, wäre die Abwrackprämie einigermaßen nachvollziehbar. Sie aber als „Umweltprämie“ zu bezeichnen, um ihr ein grünes Feigenblatt zu verpassen, ist nicht gerechtfertigt.

Nicht einmal die deutsche Wirtschaft wird effizient mit dieser Maßnahme gefördert. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein bedeutender Teil der Prämienbezieher nur ein günstiges Auto finanzieren kann und eines der sparsamsten Modelle wählen wird. Da günstige und sparsame (Klein-)Wagen aber vor allem von Herstellern aus Frankreich, Italien oder Asien angeboten werden, wird sich der Vorteil für deutsche Automobilkonzerne in Grenzen halten. Von einer sinnvollen nachhaltigen Unterstützung der heimischen Wirtschaft kann folglich nicht die Rede sein.

Zugegebenermaßen beinhaltet die Abwrackprämie deutlich positive Aspekte für Arbeitnehmer der Automobilbranche, da sie zum Erhalt der Jobs beitragen kann. Diese Sichtweise ist nur leider nicht weit reichend genug, da die Prämie einem Strohfleisch gleich kommt. Hätte die Automobilindustrie, wie gefordert, die ökologische Komponente beherzigt und wirklich innovative umweltfreundliche Autos gebaut, oder täte sie dies jetzt, wären bzw. würden Arbeitsplätze langfristig gesichert.

Auch die Reform der Kfz-Steuer wird den Missständen der Umweltprämie voraussichtlich nichts entgegen setzen. Bisher ist geplant, dass für alle Autos, die weniger als 120 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoßen, nur ein einheitlicher Sockelbetrag gezahlt werden muss. Das heißt, es gibt keinen Anreiz, noch sparsamere Autos zu bauen, die nur 100 g/km CO<sub>2</sub> oder weniger emittieren, da der Steuerbetrag ab 120 g/km nicht weiter sinken würde.

Es gibt viele Maßnahmen, die den Begriff „Umweltprämie“ viel eher verdient hätten, wie z.B. die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Gütertransport auf der Schiene, der Elektromobilität und der dafür notwendigen Speichertechnologien, der energetischen Gebäudesanierung sowie die Förderung Erneuerbarer-Energien-Anlagen und energieeffizienter Haushaltsgeräte.

Selbst im Rahmen einer Unterstützung der Automobilindustrie hätte es Alternativen gegeben. Warum wurde nicht festgelegt, dass die Prämie nur ausbezahlt wird, wenn der Neuwagen weniger als 110 g CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km hat?

Statt sich jedoch mit solchen Alternativen zur jetzigen Abwrackprämie auseinander zu setzen, droht man, gegen Protestaktionen juristisch vorzugehen: Der ökologisch ausgerichtete Verkehrsclub

Deutschland (VCD) hat dazu aufgerufen, Anträge der Abwrackprämie auch für Fahrräder oder Bus- und Bahntickets einzureichen. Die symbolisch und eher spaßig gemeinte Aktion hat bereits mehr als 2.200 Menschen zum Mitmachen bewegt. Diesen Spaß versteht das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) allerdings nicht. Durch die Aktion werde der ordnungsgemäße Ablauf erheblich gestört und das auf der Website des VCD zur Verfügung gestellte Antragsformular ermögliche die offensichtlich missbräuchliche Beantragung einer Umweltprämie, so das BAFA. Daher werde man rechtliche Schritte eingehen, wenn das Schreiben nicht unverzüglich von der Website entfernt würde.

Ökologie ist in vielen Köpfen immer noch nicht mit Ökonomie vereinbar, wie sich am Beispiel des Konjunkturpaketes eindeutig zeigt. Dabei wurde bereits hinreichend bewiesen, dass faktisch kein Gegensatz zwischen Ökonomie und Ökologie existiert bzw. dieser nur konstruiert wird. Nur wenn beide Bereiche zusammen gedacht werden, haben wir die Chance, unseren Lebensstandard langfristig zu sichern und zugleich den Lebensraum anderer nicht zu zerstören.

*Antje Spindler ist wissenschaftliche Mitarbeiterin bei EUROSOLAR e.V.*