

Ansprechpartner

Prof. Dr. Bernd Gottschalk

Kontakt

Telefon +49 (0) 69 300 389 030

Fax +49 (0) 69 300 389 033

E-Mail [info@autovalue.de](mailto:info@autovalue.de)

## Frankfurt am Main, 29.04.2009

### Marktspaltung durch Umweltprämie schadet dem Standort Deutschland

„Der Erfolg der Umweltprämie für Volumenhersteller darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir mit der künstlichen Marktspaltung einen hohen Preis zahlen“, so die Autoexperten von AutoValue in Frankfurt, der Gesellschaft für Analysen und Prognosen in Frankfurt, die vom ehemaligen VDA-Präsidenten Prof. Dr. Bernd Gottschalk geleitet wird.

„Niemand kann heute sagen, dass die Risiken und Nebenwirkungen der Umweltprämie mit dem Trend zum Kleinwagen nicht zu Dauerschäden für die Premiumhersteller führen. Das würde letztendlich die gesamte deutsche Automobilwirtschaft treffen“, so Prof. Dr. Bernd Gottschalk. Der massive Marktanteilsverlust der Deutschen bzw. der Marktanteilszuwachs der Importeure sei nicht das Kernproblem. Deutschland sei schließlich nicht protektionistisch. Das Hauptthema sei vielmehr, dass auf diesem Wege das Premiumsegment mit einem staatlich verordneten Programm in Mitleidenschaft gezogen werde, das eines der weltweit am meisten bewunderten Ingenieurleistungen Deutschlands darstellt. Hier wird interventionistisch ein Segment benachteiligt, dem die Konkurrenten im Ausland mit Mitteln des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs und selbst mit protektionistischer Steuerpolitik bisher nichts anhaben konnten. Deutschland müsse es nicht wirklich stören, dass koreanische Marken im I. Quartal in Deutschland um 111 Prozent und italienische um 97 Prozent angestiegen sind. Uns sollte vielmehr stören, dass Premiumhersteller gleichzeitig um 20 Prozent und mehr abgestürzt sind, so AutoValue. Der Rückgang in der Fertigung wertschöpfungsintensiver Premiumfahrzeuge führe nicht nur zu erheblichen Beschäftigungseinbußen bei Herstellern und Zulieferern, die auch nicht durch Effekte der Umweltprämie oder Zulieferungen an die von der staatlichen Förderung profitierenden Marken ausgeglichen werden könnten, sondern wachse sich möglicherweise zu einem nachhaltig wirkenden Image- und Akzeptanzproblem für die Oberklasse aus. Tatsächlich sei dieses Segment jedoch in aller Regel „Technologietreiber Nummer 1“ und damit entscheidend wichtig für Forschung und Entwicklung am Standort Deutschland. Es wäre richtiger gewesen, statt einer Verlängerung des bisherigen Modells der Umweltprämie eine Modifizierung mit einer Förderung gewerblicher Bestellungen - ggfs. einschließlich Transporter für den Mittelstand - vorzunehmen.

AutoValue hat ermittelt, dass der Kleinwagenanteil unter den TOP 10 der Zulassungsliste in Deutschland im I. Quartal von 15 Prozent auf 40 Prozent gesunken ist, während die Kompaktklasse von 47 Prozent auf 36 Prozent und die Mittelklasse von 38 Prozent auf 24 Prozent fielen. Mittelklasse, Obere Mittelklasse und Oberklasse zusammen machten noch vor einem Jahr 22,7 Prozent des Marktes aus, hätten gegenüber dem Vorjahr aber bereits jetzt 5,4 Prozentpunkte Marktanteil eingebüßt.

Darüber hinaus sei bedenklich, dass im I. Quartal 2009 20 Prozent weniger saubere Diesel-Pkw zugelassen wurden. Von 46,5 Prozent im Vorjahresquartal sei der Dieselanteil auf inzwischen 31,6 Prozent gesunken. „Das ist der niedrigste Dieselanteil seit zehn Jahren und muss umweltpolitisch höchst nachdenklich stimmen“, so Prof. Dr. Bernd Gottschalk. 78 Prozent des Dieselmärktes würden von deutschen Herstellern bestritten. Damit seien auch gravierende Unterauslastungen bei den in Deutschland investierten Dieselpkapazitäten bei Herstellern und Zulieferern verbunden, stellte das Analyseinstitut AutoValue fest.

AutoValue GmbH  
Savignystraße 34  
D - 60325 Frankfurt am Main  
[www.autovalue.de](http://www.autovalue.de)