

Automarkt

Der große Selbstbetrug mit der Abwrackprämie

Von Björn Engel 19. Januar 2010

Die Bilanz schien grandios: Dank staatlicher Förderung stiegen die Autoverkäufe in Deutschland 2009 fast auf die Rekordhöhe der Nachwendezeit. Die heimischen Hersteller zeigten sich hochzufrieden. Tatsächlich aber sind weit mehr Opel, Ford oder VW von den Straßen verschwunden, als neue hinzugekommen.

Die Abwrackprämie könnte sich als tickende Zeitbombe entpuppen. Dieser Eindruck lässt sich jedenfalls gewinnen, wenn man die neue Studie eines Kölner Marktforschungsinstituts auf sich wirken lässt. „Die Mittelklasse hat deutlich im Bestand an Volumen verloren“, heißt es in der Untersuchung der ABH GmbH. „Den 52.669 neuen Fahrzeugen stehen 205.853 Verschrottungen gegenüber.“

Marktbilanz Abwrackprämie

Die zwei Millionen jeweils mit 2.500 Euro geförderten Neu- oder Jahreswagenkäufe machen 53% aller Pkw-Neuzulassungen des Jahres 2009 aus.

Da ein Drittel der etwa zwei Millionen Neu- und Jahreswagenkäufe, die im vergangenen Jahr mit jeweils 2500 Euro gefördert wurden, noch gar nicht ausgewertet worden sind, dürften die absoluten Zahlen weiterhin zulegen. Wurden in der Kompaktklasse (unterm Strich -32.936), Mittelklasse (-153.184) und der oberen Mittelklasse (-31.384) deutlich mehr Fahrzeuge verschrottet als wieder gekauft, legten die unteren Segmente (Mini +72.186, Kleinwagen +70.722, Mini-Van +70.384) ebenso deutlich zu.

Auf diese Weise hat sich der gesamte Automarkt hierzulande entwertet. Was heute auf deutschen Straßen herumfährt, hat nicht mehr den gleichen Wert wie ein Jahr zuvor. 389.282 verschrotteten Kleinwagen stehen 460.004 neu gekaufte gegenüber. Mit 35,2 Prozent profitierte diese Klasse im vergangenen Jahr also am meisten von den staatlichen Subventionen.

Bei dem Verhältnis von Verschrottung und Neukauf hat es aber nicht nur die Klassen unterschiedlich getroffen, sondern auch die einzelnen Marken. Am schlimmsten erwischte es dabei Opel. Minus 104.753 Fahrzeuge beträgt die Differenz, die den Bestand der Tochtermarke von General Motors auf dem deutschen Markt weiter sinken lässt. Ebenfalls unangenehm sind die Verluste von Ford (-67.324) und Renault (-39.457), wobei Branchenkenner annehmen, dass die Verluste der französischen Mutter in erster Linie der rumänischen Tochter Dacia (+48.551) zugute gekommen sind.

Mit jedem Modell einer bestimmten Marke, das von der Straße verschwindet und durch das eines anderen Herstellers ersetzt wird, gehen aber nicht nur Marktanteile verloren sondern auch die Möglichkeit der kostenlosen Eigenwerbung. Die Wahrnehmung dieser Fahrzeuge in der Öffentlichkeit wird automatisch geringer. Damit aber nicht genug. Je weniger Fahrzeuge ein Hersteller verkaufen kann, desto geringer fallen seine Erträge für Ersatzteile, Wartungsintervalle und Service aus.

Die im künftigen Bestand von Opel fehlenden gut 100.000 Fahrzeuge „haben einen jährlichen Bedarf an Service und Teilen von über 30 Millionen Euro generiert“, sagt Gerd Heinemann, geschäftsführender Gesellschafter der ABH. „Die fehlen jetzt Opel und den Wettbewerbern aus dem freien Markt.“

Automarkt

Der große Selbstbetrug mit der Abwrackprämie

Von Björn Engel 19. Januar 2010

Ein möglicher Grund dafür, dass so viele Opel verschrottet wurden, liegt auch am Alter der entsprechenden Fahrzeuge, die sich auf deutschen Straßen befanden. Einer Statistik der Zeitschrift „Autohaus“ zufolge hatte Opel Ende 2008 – also vor Einführung der Abwrackprämie – hierzulande mit die meisten alten Fahrzeuge. Mit 2.282.508 Autos, die 1998 oder früher zugelassen wurden, besaß Opel damit einen Marktanteil von fast 16 Prozent.

Von dieser Warte aus dürfte es also wenig verwundern, dass gerade Corsa & Co. mit zu den meist verschrotteten Autos gehört haben. Auf der anderen Seite zeigt der Anteil von Volkswagen im Segment der alten Fahrzeuge, dass der Verschrottung nicht unbedingt eine Abwanderung zu den günstigeren Marken folgen musste.

So lag VW mit 3.477.742 Fahrzeugen deutlich vor Opel auf Platz eins und deckte dabei fast 25 Prozent des Bestands bei Fahrzeugen ab, die 1998 oder früher zugelassen waren. Doch im Gegensatz zum Konkurrenten gelang es den Wolfsburgern, nur geringfügige Verluste im Verhältnis „Verschrottung zu Neukauf“ mittels der Abwrackprämie zu erzielen. Auf 276.052 abgewrackte Altfahrzeuge kamen 262.252 subventionierte Neu- und Jahreswagen – also ein geringes minus von 13.800 Autos.

Auch andere Konkurrenten, von denen man es nicht unbedingt erwartet hätte, haben ihre Position am Markt durch die Abwrackprämie gefestigt. Mercedes beispielsweise gelang es, teilweise seine Lager zu räumen: 65 Prozent der über die Prämie mitfinanzierten Fahrzeuge waren Jahreswagen oder Kurzzulassungen. 7230 subventionierte Neuwagen standen vergangenes Jahr bei Mercedes dementsprechend 13.236 Jahreswagen gegenüber – bei 19.668 Verschrottungen ein plus von 798 Autos.

Der wahre Gewinner im Verhältnis von Kauf und Verschrottung heißt allerdings Porsche: Kein einziges Fahrzeug wurde abgewrackt, aber 54 mittels Abwrackprämie neu oder als Jahreswagen gekauft.