

Automarkt hat sich selbst abgewrackt

Neue Studie belegt: Mittelklasse wurde verschrottet, aber Billigklasse gekauft

Die Abwrackprämie könnte sich als tickende Zeitbombe entpuppen. Dieser Eindruck lässt sich 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.“ Da ein Drittel der etwa zwei Millionen Neu- und Jahreswagenkäufe, die im vergangenen Jahr mit jeweils 2500 Euro gefördert wurden, noch nicht ausgewertet worden sind, werden 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 Klein-

wagen 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 häufig 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 entsprechende Marktanteile, sondern auch die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit verloren. Damit nicht ge-

nug: Je weniger Fahrzeuge ein Hersteller verkauft, desto geringer fällt das Geschäft mit Ersatzteilen, Wartungsintervallen und Service aus.

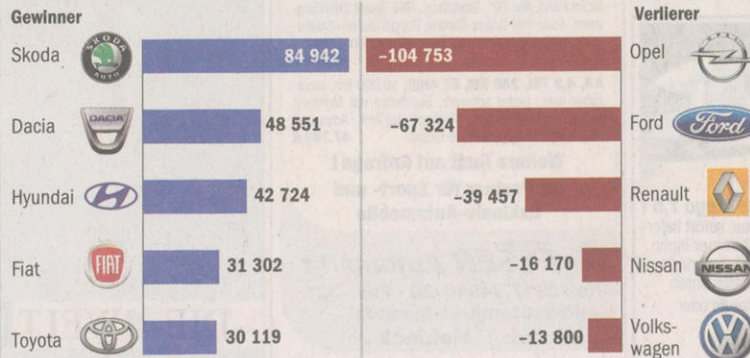
Die im künftigen Bestand von Opel fehlenden gut 100 000 Fahrzeuge „haben einen jährlichen Bedarf an Service und Teilen von über 30 Millionen Euro generiert“, sagt Gerd Heinemann, geschäftsführender Gesellschafter der ABH. „Die fehlen jetzt Opel und den Wettbewerbern aus dem freien Markt.“

Andere Konkurrenten dagegen, von denen man es nicht unbedingt erwartet hätte, haben ihre Position am Markt durch die Abwrackprämie gefestigt. Mercedes etwa gelang es, seine Lager zu räumen: 65 Prozent der über die Prämie finanzierten Fahrzeuge waren Jahreswagen oder Kurzzulassungen. 7230 subventionierten Neuwagen standen vergangenes Jahr bei Mercedes dementsprechend 13 236 Jahreswagen gegenüber – bei 19 668 Verschrottungen ein Plus von 798.

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

Gewinner und Verlierer der Abwrackprämie

Differenz zwischen Zulassungen und Verschrottungen nach Auszählung von 1,3 Mio. Anträgen



DIE WELT INFOGRAFIK

Quelle: Bafa