





Rede Plenum


Eckhardt Rehberg

Mitglied des Deutschen Bundestages

Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

 (030) 227-75613

 (030) 227-76570

 eckhardt.rehberg@bundestag.de
 www.eckhardt-rehberg.de

Freitag, 24. April 2009

Rede zur Wirtschaftspolitik („Umweltprämie“)

1. Lesung des von den Fraktionen CDU/CSU und SPD eingebrachten Entwurfs eines **Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Investitions- und Tilgungsfonds“ - Drs. 16/12662**

Eckhardt Rehberg (CDU/CSU):

Ich bedanke mich für die guten Wünsche für das Spiel am Montag in Osnabrück.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die letzten Tage sind von ganz unterschiedlichen Meldungen geprägt. Das Gutachten der Wirtschaftsforschungsinstitute sagt einen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts in Höhe von rund 6 Prozent voraus. Der aktuelle Ifo-Geschäftsklimaindex lässt dagegen einen leichten Aufwärtstrend erkennen, genauso wie der Einkaufsmanagerindex Market, der bei der Industrie 2,6 Prozent und den Dienstleistungseinkäufen 1,2 Prozent prognostiziert. Mittendrin befindet sich die Automobilindustrie. Mit über 750.000 Beschäftigten und einem Umsatz von fast 300 Milliarden Euro ist sie eine der Basisindustrien, die Deutschland zum Exportweltmeister gemacht haben. Wir sind besonders stark von der Wirtschaftskrise betroffen, weil fast jeder zweite Euro im Export erwirtschaftet wird. Die deutsche Automobilindustrie mit ihren Zulieferern exportierte 2007 Erzeugnisse im Wert von 187 Milliarden Euro. Importiert wurden Fahrzeuge und Teile im Wert von 82 Milliarden

Euro. Damit werden 85 Prozent des Außenhandelsüberschusses der deutschen Wirtschaft in der Automobilindustrie erzielt. Gleichzeitig wurden im letzten Jahrzehnt über 100 Milliarden Euro in der Automobilindustrie investiert, allein im Jahr 2007 10 Milliarden Euro. Für Forschung und Entwicklung wurden mehr als 18 Milliarden Euro - das sind fast ein Drittel der gesamten Aufwendungen der verarbeitenden Industrie - in der Automobilindustrie aufgewendet.

Man fragt sich angesichts dessen: Was begründet die Umweltprämie? Wir haben schon im Konjunkturpaket II dafür 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Mit welcher Berechtigung sollen die Mittel nun auf 5 Milliarden Euro aufgestockt werden? Ich glaube, vielfach wird einfach vergessen, welches die Alternative wäre, wenn wir das nicht getan hätten.

Angenommen, wir hätten uns im Januar nicht entschieden, den Antragsberechtigten eine Umweltprämie in Höhe von 2.500 Euro für den Kauf eines Neuwagens oder eines Jahreswagens bei gleichzeitiger Verschrottung eines mehr als neun Jahre alten Autos zu geben. Ich hätte manche Debatten vor Ort sehen mögen, ob in Bayern oder in Baden-Württemberg. Hätten wir überhaupt noch über Opel reden können? Was wäre bei VW los gewesen? Ich habe gerade in der letzten Woche einen Zulieferbetrieb besucht, der in Rostock-Laage - das Mutterunternehmen befindet sich im bayerischen Aschau - Airbags für Klein-, Mittelklasse- und Premiumwagen herstellt und weltweit exportiert.

Darüber hinaus sollte man bedenken, dass diese Umweltprämie nach seriösen Berechnungen allein im ersten Quartal 2009 einen Schub für das BIP von rund 1 Prozent ergeben hat. Andere Länder wie zum Beispiel Großbritannien und Spanien, die bisher keine Prämie für den Kauf von Automobilen gezahlt haben, haben Umsatzrückgänge in Höhe von 30, 40 Prozent zu verzeichnen. Übrigens: Großbritannien hat vorgestern eine Prämie in Höhe von 2.000 Pfund beschlossen. Man hat das, wie ich finde, relativ intelligent gemacht: 1.000 Pfund zahlt der Staat, 1.000 Pfund der Fahrzeughersteller. Großbritannien hat gemerkt, dass etwas getan werden muss. Weitere Gründe, die aus meiner Sicht für die Prämie sprechen, betreffen die Umwelt; denn ganz überwiegend werden die Autos, die jetzt

gekauft werden, weniger Benzin oder Diesel verbrauchen und einen geringeren CO₂-Ausstoß haben. Nach Berechnungen des Verbandes der Automobilindustrie ist der CO₂-Ausstoß um knapp 6 Prozent zurückgegangen.

Es wird immer wieder in der Debatte gefragt, warum die Auszahlung der Prämie nicht auf den Kauf deutscher Autos beschränkt wird. Ich lasse die europarechtliche Problematik eines solchen Ansinnens vollkommen beiseite. Von den bis zum 17. April vom BAFA entschiedenen 96.000 Anträgen betrifft jeder zweite Antrag ein deutsches Fahrzeug. Das heißt, Hauptprofiteure sind VW, Opel und Ford. Es ist ein Märchen, dass die Prämie nur ausländischen Herstellern zugute kommt. Wenn dem so wäre, dann müsste man berechtigterweise die Frage stellen, wie viele Automobilzulieferteile beispielsweise für Firmen wie Skoda oder andere, ob in Korea oder in Spanien, in Deutschland produziert werden. Auch deswegen trifft die Kritik aus meiner Sicht nicht zu. Von den Jahreswagen sind übrigens zwei Drittel der Fahrzeuge, für die eine Prämie beantragt wurde, von deutschen Herstellern. Das deutsche Steuerzahlergeld gibt es also überwiegend für deutsche Produkte und für deutsche Arbeitsplätze. Ich will mich eigentlich nicht dieser eindimensionalen Betrachtung hingeben, aber dieses muss deutlich gesagt werden. Ich habe schon über die Zulieferer geredet. Eines ist aber auch klar: Neue Autos haben einen viel höheren Verkehrssicherheitsstandard als zehn Jahre alte Autos.

Es gibt sicher manche Argumente gegen diese Prämie, aber es gibt sehr viele Argumente dafür. Lassen Sie mich noch eines an dieser Stelle sagen. Wäre es wirklich eine Alternative, wenn wir in einer Kernindustrie Umsatzeinbrüche von bis zu 40 Prozent und damit ein Dilemma ohne Ende hätten? Ich halte übrigens die Äußerungen von Herrn Sommer und Frau Schwan über soziale Unruhen für höchst verantwortungslos.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Ich will aber gleichzeitig an dieser Stelle sagen, dass die Politik - Stichwort: Finanzmarktstabilisierung, Konjunkturpakete I und II - mit dazu beigetragen hat, dass in Deutschland die

schwere Wirtschaftskrise - das sagen auch andere Europäer - bisher mit am besten bewältigt worden ist.

Zum Abschluss vielleicht noch eine Anmerkung zu einem immer wieder diskutierten Thema. Die Antwort darauf will nicht ich geben, sondern ich werde jemanden zitieren, der sich dazu am Mittwoch im Deutschen Bundestag geäußert hat. Es geht darum, ob Hartz-IV-Empfänger in den Genuss der Umweltprämie von 2.500 Euro kommen sollen. Ich kann nur den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Arbeit und Soziales, Herrn Brandner, zitieren, der gesagt hat:

Die Bundesregierung geht nach wie vor davon aus, dass für eine Anrechnungsfreiheit eine gesetzliche Regelung notwendig ist. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Umweltprämie, wenn sie gewährt wird, Einkommen bedeutet.

Ich habe dem nichts hinzuzufügen.

Vizepräsidentin Dr. h. c. Susanne Kastner:

Herr Kollege, es gibt den Wunsch nach einer Zwischenfrage des Kollegen Schneider. Lassen Sie die zu?

Eckhardt Rehberg (CDU/CSU):

Ich lasse sie gerne zu. Wenn die Frage nicht so lang ist, dann bekommt er eine kurze Antwort.

Volker Schneider (Saarbrücken) (DIE LINKE):

Herr Kollege Rehberg, ich hatte die Frage am Mittwoch gestellt. Ich möchte an der Stelle bei Ihnen nachfassen, weil mir Herr Brandner bis heute trotz Nachfrage im Ausschuss für Arbeit und Soziales, trotz schriftlicher Fragen meiner Kollegin Kunert und trotz meiner Frage am Mittwoch immer noch nicht erklärt hat, wie er denn zu dem Ergebnis kommt, dass diese Mittel keine zweckgebundenen Mittel sind. Können Sie mir das jetzt hier an dieser Stelle

begründen, damit ich es endlich verstehe? Sie äußern ja nur eine Auffassung, aber Sie könnten ja auch einmal eine Begründung für diese Auffassung liefern.

Eckhardt Rehberg (CDU/CSU):

Herr Kollege Schneider, ich bin Mitglied des Ausschusses für Wirtschaft und Technologie, und Herr Brandner ist Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesarbeitsminister. Ich gehe davon aus, dass er eine ganze Riege von Juristen mit der Prüfung dieser Frage beauftragt hat, und insoweit halte ich seine Aussage für rechtlich untersetzt und richtig und gerechtfertigt.

(Beifall bei der CDU/CSU - Volker Schneider (Saarbrücken) (DIE LINKE): Während der Präsident des Bundessozialgerichts etwas anderes sagt!)

- Ja. Das war seine persönliche Äußerung. Wenn ich von einem Anwalt zum nächsten und zu einem dritten gehe, kriege ich auch von jedem eine andere Auskunft.

Wir sollten uns bei allen Problemen im Zusammenhang mit der Umweltprämie wirklich darauf stützen: Was wäre, wenn wir diese Umweltprämie nicht eingeführt hätten? Was wäre, wenn wir sie nicht aufstocken? Das hätte dramatische Folgen für die Automobilindustrie. Ich glaube, hier haben die Bundesregierung und die Regierungsfractionen im politischen, im ökologischen und im sozialen Bereich eine verantwortungsvolle Politik gemacht.

Danke sehr.