AUTOMARKT. VETERANEN HABEN VORFAHRT

Auch in Polen ist das Auto längst ein alltäglicher Gebrauchsgegenstand geworden. Waren 1989 im ganzen Land 4,8 Mio. Pkws zugelassen so sind es heute bereits 19 Mio. und ihre Zahl steigt stetig, vor allem durch den Import gebrauchter Wagen aus Deutschland, dem Benelux und Großbritannien. Seit 2009 kommen auf diese Weise pro Jahr um die 700.000 gebrauchte Autos ins Land. Gut 52% von ihnen sind älter als zehn Jahre, nur 7% wurden vor weniger als vier Jahren hergestellt.

Das Nachsehen haben Opel, Fiat und Volkswagen, die große Fabriken im Land errichtet haben, aber ihre Produktion nur zu einem sehr geringen Teil vor Ort verkaufen können. Der motivierte „Billigpole“, dessen wegen sie gekommen sind, kann sich ihre Neuprodukte kaum leisten.

Neuere Gebrauchtjahrgänge mit wenig Kilometern auf dem Zähler sind im Westen teuer und in Polen schwer absetzbar. Deswegen treten in dieser Kategorie oft Unfallwagen auf, die gekonnt repariert und frisiert, anschließend als unfallfrei angeboten werden. Nicht immer, aber oft genug greift der Trick.

Bei den in Polen überwiegend niedrigen Einkommen finden nur billige Gebrauchtautos, die höchstens 10.000 Zloty (ca. 2500 Euro) kosten, schnellen Absatz. Und so steigt und steigt das Durchschnittsalter der Pkws. Gemäß den im Oktober 2014 von der Zentralen Zulassungsstelle (CEPiK) veröffentlichten Angaben ist es 2013 wieder einmal um ein halbes Jahr gewachsen und beträgt inzwischen 17 Jahre. Bereinigt man diese Zahl von Wagen die nicht mehr im Straßenverkehr auftauchen, weil sie inzwischen verschrottet oder ausgeschlachtet aber nicht abgemeldet wurden, kommt man immer noch auf 14 Jahre. In Deutschland beträgt das Pkw-Durschnittalter knapp 9 Jahre.

Unter den importierten Pkw überwiegen die Marken Volkswagen, Opel, Audi, Renault und Ford.

Bis jetzt ist es nicht gelungen die Einfuhr von Altautos auszubremsen. Es gibt zwar schon seit langem Pläne dies durch eine Öko-Steuer zu bewerkstelligen. Die Behörden zögern jedoch, weil es die große Masse der Geringverdiener treffen würde, die vor allem in der vom öffentlichen Verkehr durch Stilllegungen, Privatisierungen und Fahrplanausdünnungen

weitgehend befreiten Provinz auf ihre Klapperkisten angewiesen sind.

© RdP