

Markttrends

Die Auswirkungen der Coronakrise zeigen sich auch im polnischen Kfz-Sektor. Produktionspausen waren die Folge. Die Regierung stellt ein neues Elektromobilitätsgesetz vor.

22.02.2021

Von Niklas Becker | Warschau

- ▶ [Pandemie setzt der heimischen Kfz-Branche zu](#)
- ▶ [Zufahrt in die Innenstädte soll eingeschränkt werden](#)
- ▶ [Befreiung von Gasautos stößt auf Kritik](#)

Pandemie setzt der heimischen Kfz-Branche zu

Polens Automobilbranche zählt zu den am stärksten von der Coronakrise betroffenen Sektoren im Land. Im April verzeichneten die Unternehmen einen Einbruch ihrer Industrieproduktion von fast 80 Prozent. In der gesamten polnischen Industrie lag der Rückgang bei etwa 25 Prozent. Viele Kfz-Betriebe hatten ihre Produktion aufgrund der Coronakrise zeitweise gestoppt. Bei Volkswagen in Poznań (Posen) standen die Bänder beispielsweise für fünf Wochen still. Neben dem Schutz der Mitarbeiter haben zudem das unsichere Absatzumfeld sowie die volatilen Lieferketten zu der Entscheidung geführt, berichtete der deutsche Autohersteller.

Von den Produktionsstopps waren aber keinesfalls nur die großen Kfz-Hersteller betroffen. Auch die vielen Zulieferbetriebe in Polen mussten Zwangspausen einlegen. Im Mai und Juni vermeldete der polnische Kfz-Sektor ebenfalls starke Einbußen. In den darauffolgenden Monaten lagen die Industrieumsätze jedoch über den Ergebnissen der Vorjahre. Für den Zeitraum von Januar bis November 2020 lag die Produktion 15,4 Prozent über dem Vorjahreszeitraum.

Polen gilt unter internationalen Kfz-Herstellern als beliebter Investitionsstandort. Die breite Zulieferbasis, die geografische Lage sowie gut ausgebildete Arbeitnehmer zählen aus Sicht der Produzenten zu den größten Pluspunkten der polnischen Automobilbranche. Von der im Zusammenhang mit der Coronakrise entstandenen Diskussion um eine Verlagerung von Produktionsstandorten nach Europa und einer Diversifizierung der Lieferketten könnte Polen daher profitieren.

Zufahrt in die Innenstädte soll eingeschränkt werden

Der Ausbau der Elektromobilität in Polen zählt zu einem der wichtigsten Agendapunkte der heimischen Regierung. Neben der Ansiedlung von ausländischen Herstellern aus diesem Bereich soll auch die Nachfrage nach elektrisch angetriebenen Fahrzeugen in Polen stimuliert werden. Bisher läuft dieses Unterfangen allerdings eher mäßig an. Die Regierung arbeitet daher gerade an einer neuen Version des Elektromobilitätsgesetzes. Die entsprechende Novelle des Gesetzes wurde bis 11. Dezember 2020 öffentlich konsultiert. Nun wertet das Ministerium die eingereichten Anmerkungen und Stellungnahmen aus. Die bisher bekannte Version des Gesetzes ist also noch nicht in Stein gemeißelt.

Dieses sieht nach dem Entwurf vom Dezember 2020 unter anderem die Einführung von sogenannten sauberen Verkehrszonen (strefy czystego transportu) vor. Zunächst können diese freiwillig eingeführt werden. Ab 2030 müssen Gemeinden mit mehr als 100.000 Einwohnern diese dann errichten. Die Einfahrt in diese soll nach den Euro-Normen geregelt werden. Für die Zeit vor 2030 gelten niedrigere Anforderungen. Befahren werden können die Zonen von Fahrzeugen, die mindestens folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- 2021 - 2025: mindestens Euro 4
- 2026 - 2030: mindestens Euro 5

- 2031 - 2035: mindestens Euro 6

Befreiung von Gasautos stößt auf Kritik

Für LPG-Autos soll es nach dem ersten Entwurf des neuen Elektromobilitätsgesetzes keine Einschränkungen geben. Der Gesetzgeber hat sie demnach mit Elektro- und Wasserstofffahrzeugen gleichgesetzt. Kritik gibt es für diese Entscheidung unter anderem vom Polnischen Verband der Automobilindustrie (Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego; PZPM). Ein gasbetriebenes Auto mit Euro 4 oder Euro 5 produziere eine höhere Emission als ein Neuwagen mit Benzin- oder Dieselmotor, berichtet der Verband gegenüber der Tageszeitung Rzeczpospolita.

Zusammen mit der Einführung der sauberen Verkehrszonen muss der zuständige Gemeinderat Pläne für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs innerhalb der Zonen und zur Schaffung von Parkplätzen für Fahrzeuge, denen die Einfahrt verwehrt wird, verabschieden. Zusätzlich räumt der Entwurf des Elektromobilitätsgesetzes der Gemeinde die Möglichkeit ein, Fahrzeugen die Einfahrt in die Zone zu gewähren, die die Anforderungen nicht erfüllen. Dies ist allerdings nur innerhalb der ersten drei Jahre nach der Einführung der Verkehrszonen und gegen eine stündliche Gebühr von höchstens 2,5 Złoty (etwa 0,55 Euro) möglich. Gemeinden sollen zudem mehr Flexibilität bei der Schaffung der sauberen Verkehrszonen sowie deren Einfahrtsregelung erhalten. Demnach sind die Zonen nicht nur auf die Innenstädte beschränkt. Einwohner der Zone können von den Einfahrtsverboten ausgenommen werden.

Bereits seit 2018 haben Kommunen in Polen die Möglichkeit, sogenannte Zonen des sauberen Transports (strefy czystego transportu) einzuführen. Die Selbstverwaltungen haben dabei viel Spielraum bei der Ausgestaltung, nicht nur im Hinblick auf den räumlichen Umfang, sondern auch auf die Umweltkriterien. Einzig die maximale Höhe der Einfahrtsgebühr in die Zonen wird vorgegeben. In der Praxis zeigen die Kommunen allerdings kein Interesse an der Einführung dieser Umweltzonen.

Dieser Beitrag gehört zu:

[Coronakrise trifft Polens Automobilbranche hart](#)

Mehr zu:

Polen

Fahrzeuge / Fahrzeuge, übergreifend / Personenkraftwagen (Pkw) / Nutzfahrzeuge / Kfz-Teile, Zulieferindustrie
Branchen

Kontakt

Eva-Maria Korfanty-Schiller

Branchenexpertin

 +49 228 24 993 441

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2021 Germany Trade & Invest

MARKTTRENDS

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.