

Jürgen Karpinski

Präsident

Zentralverband Deutsches

Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)



Statement

Jahrespressekonferenz

Berlin

14. Februar 2019

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,
im Namen des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe begrüße ich Sie hier in Berlin sehr herzlich zu unserer diesjährigen Jahrespressekonferenz.

Wir präsentieren Ihnen heute die Ergebnisse des Autojahres 2018 und sprechen über die Erwartungen für das laufende Jahr. Außerdem möchte ich auf die aktuelle Diskussion über Schadstoff-Grenzwerte eingehen und das Thema alternative Kraftstoffe streifen.

Das Autojahr 2018 hatte es in sich: Die nicht enden wollende Diesel-Diskussion und WLTP-Zulassungsprobleme haben dem Automobilhandel arg zugesetzt. Das ist den Umsatzzahlen, die wir Ihnen heute präsentieren, nicht unbedingt anzusehen. So stieg der Gesamtumsatz im Kraftfahrzeuggewerbe um 2,6 Prozent auf rund 179 Milliarden Euro. Beim Ertrag jedoch hat das Jahr 2018 deutliche Spuren hinterlassen. Die vorläufige Durchschnittsrendite liegt zwischen 1,0 und 1,3 Prozent und wird unter dem Wert des Vorjahres von 1,5 Prozent bleiben. Der Umsatz im Gebrauchtwagengeschäft blieb mit 66,34 Milliarden Euro fast genau auf Vorjahresniveau. Das bezieht sich auf 4,82 Millionen Pkw-Besitzerwechsel, die über den Handel abgewickelt wurden. Sie entsprechen 67 Prozent des Ge-

samt volumens von knapp 7,2 Millionen Besitzumschreibungen. Details dazu gibt Ihnen später Herr Peckruhn.

Am Verkauf von Neufahrzeugen hatte der Markenhandel einen Anteil von 62,1 Prozent – das sind 0,7 Prozentpunkte mehr als in 2017. Der Umsatz mit dem Verkauf der 2,135 Millionen Fahrzeuge stieg um 3,6 Prozent auf 66,45 Milliarden Euro.

Das Wachstum ist auf den gestiegenen durchschnittlichen Neuwagenpreis und den höheren Marktanteil des Handels zurückzuführen. Denn in den Segmenten, in denen der Automobilhandel hohe Anteile vorweist, wie zum Beispiel im Privatmarkt (Anteil 36,4 Prozent) und bei den Eigenzulassungen (19,9 Prozent), sind die Fahrzeugzulassungen gestiegen.

Die Zahlen zum Service-Geschäft wird Ihnen gleich Herr Hülsdonk präsentieren. Lassen Sie mich noch eine Prognose für das gerade begonnene Autojahr 2019 wagen:

Wir rechnen mit einem stabilen Geschäft bei den Neuzulassungen auf dem Niveau von 2018 und einer leicht positiven Tendenz bei den Besitzumschreibungen. Die Werkstattauslastung wird sich wieder auf dem hohen Niveau von 2018 bewegen.

Soweit zu den Zahlen. Vor einem Jahr haben wir uns an dieser Stelle und im weiteren Jahresverlauf ganz intensiv für die Hardware-Nachrüstung älterer Diesel-Fahrzeuge eingesetzt – sowohl in den Medien als auch im Dialog mit der Politik. Und das mit Erfolg! Seit dem 28. Dezember 2018 liegen die technischen Kriterien für die Hardware-Nachrüstung von Diesel-Pkw vor. Minister Scheuer hat Wort gehalten. Jetzt sind die Hersteller der Nachrüstsyste me gefordert, so schnell wie möglich genehmigungsfähige Systeme zu entwickeln.

An die Automobilhersteller richtet sich unser dringender Appell, jetzt mit den Anbietern von Nachrüstsyste men zu kooperieren. So lässt sich eine schnelle und bestmögliche Anpassung dieser Systeme an die jeweiligen Fahrzeugmodelle realisieren. Das Kraftfahrtbundesamt kann solche Systeme nach Maßgabe der veröffentlichten Kriterien sofort genehmigen. Auch die anerkannten AU-Werkstätten des Kraftfahrzeuggewerbes stehen für den Einbau bereit.

Intensiviert hat sich die öffentliche Debatte über das Thema Schadstoff-Grenzwerte. Berichte etwa über die Stickoxid-Belastung beim Kochen am Gasherd in der geschlossenen Wohnung mit rund 1 300 Mikrogramm, die geltenden Grenzwerte von 950 Mikrogramm an Arbeitsplätzen in Handwerk

und Industrie sowie 60 Mikrogramm im Büro lassen aufgehoben. Im Vergleich dazu erscheinen 40 Mikrogramm für die Außenluft in einem neuen Licht.

Auch die Kritik von Lungenfachärzten an der Begründung für diese Grenzwerte bringt eine notwendige Diskussion in Gang. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar hat die EU-Kommission aufgefordert, diesen Wert zeitnah auf seine wissenschaftliche Belastbarkeit hin untersuchen zu lassen. Fahrverbote dürfen nur als letztes Mittel und nur auf Grundlage wissenschaftlich fundierter Grenzwerte angeordnet werden. Wir brauchen klare Aussagen zu den strittigen Themen: Wie wird die Gesundheit tatsächlich von Stickoxid und Feinstaub belastet? Stehen die Messstellen am jeweils richtigen Platz? Sind Fahrverbote verhältnismäßig? Und dies auch im europäischen Vergleich!

Das Bundesumweltministerium lässt bis zum Sommer alle Messstellen in Deutschland überprüfen. Laut Vorgabe darf NO_x in einer Höhe zwischen 1,50 und vier Metern gemessen werden und sowohl direkt am Fahrbahnrand als bis zu 10 Metern davon entfernt. Allein das verzerrt das Bild. Der Gesetzgeber muss hier eindeutige und standardisierte Vorgaben machen! Schaut man über die Landesgrenzen, gibt es interessan-

te Beispiele für Messstationen. So befindet sich laut einem Medienbericht in Thessaloniki eine Messstation auf dem Dach der Universität – in etwa 35 Meter Höhe. Kein Wunder, dass es dort wohl keine Probleme mit dem Grenzwert gibt.

Meine Damen und Herren, wenn wir über Schadstoff-Grenzwerte reden und hier insbesondere das Klima-Gas CO₂ im Blick haben, wird als Allheilmittel gern die E-Mobilität ins Feld geführt. Denn für die Automobilhersteller wird es aufgrund des Diesel-Dilemmas immer schwieriger, den ab 2020 geltenden europäischen Flottengrenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer einzuhalten.

Hier möchte ich den Blick auf die synthetischen Kraftstoffe richten. Das ist ein Zukunftsfeld, dem meiner Ansicht nach bisher viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Einige Hersteller forschen auf diesem Gebiet. Synthetische Kraftstoffe werden durch Elektrolyse gewonnen. Kommt die dafür notwendige Energie aus erneuerbaren Quellen, entstehen klimaneutrale Kraftstoffe. Nach Berechnungen eines Beratungsunternehmens (Economic Trends Research ETR) hätten diese Kraftstoffe gute Chancen, sich am Markt zu etablieren, wenn sie in ähnlicher oder gleicher Weise gefördert würden wie die E-Mobilität. Erneuerbare Energien können den ge-

samten CO₂-Ausstoß eines Autos um 70 bis 80 Prozent reduzieren. Denn die Herstellung dieser Kraftstoffe bindet annähernd so viel CO₂, wie bei der späteren Verbrennung wieder freigesetzt wird. Ein damit betriebenes Auto fährt quasi CO₂-neutral. Zudem benötigen E-Fuels keine neue Tankstellen-Infrastruktur und keine neuen Antriebe.

Wir brauchen eine technologieoffene Herangehensweise, um Lösungen für die individuelle Mobilität der Zukunft zu finden. Daher sollten auch synthetische Kraftstoffe entsprechende Förderung erfahren.

Soweit meine Ausführungen.