

**Dirk Weddigen von Knapp**

Mitglied des Vorstands

Zentralverband Deutsches

Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

---



## **Statement**

### **Jahrespressekonferenz**

**Berlin**

**12. Februar 2020**

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,  
als stellvertretender Sprecher des fabrikatsgebundenen Automobilhandels in Deutschland möchte ich Ihnen einige Umsatzzahlen des Markenhandels näher erläutern. Außerdem gehe ich auf die Erwartungen des Automobilhandels bezogen auf die Neuwagenverkäufe in 2020 ein. Dazu gibt es eine aktuelle Blitzumfrage des ZDK von Anfang Februar 2020.

Der Umsatz im Neuwagenhandel mit Pkw wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 10,5 Prozent auf rund 73,4 Milliarden Euro. Der Grund dafür ist in erster Linie der um 7,9 Prozent gestiegene durchschnittliche Neuwagenpreis (33.580 Euro). Dieser Anstieg ist unter anderem auf die höhere Quote neu zugelassener SUV, aber auch auf die höheren Listenpreise sowie die steigende Ausstattungsquote mit Fahrerassistenzsystemen zurückzuführen.

Der Umsatz des Markenhandels mit gebrauchten Pkw ist hingegen um 4,8 Prozent auf rund 54,5 Milliarden Euro zurückgegangen. Das liegt vor allem an dem auf 46 Prozent gesunkenen Anteil des Markenhandels am gesamten Gebrauchtwagenmarkt (Vorjahr 51 Prozent). Dieser Anteil entspricht einem Volumen von knapp über 3,3 Millionen Pkw. Der durchschnittliche Gebrauchtwagenpreis im Markenhandel stieg im

vergangenen Jahr um 5,5 Prozent auf 16.470 Euro. Das ist auf den wachsenden Anteil jüngerer und damit wertigerer Gebrauchtwagen zurückzuführen.

Der freie Handel hat seinen Anteil am gesamten Pkw-Gebrauchtwagenmarkt im vergangenen Jahr um fünf Prozentpunkte auf 21 Prozent gesteigert. Das entspricht einem Volumen von 1,51 Millionen Pkw. Nach dem Umsatzeinbruch in 2018 gab es im vergangenen Jahr einen Umsatzsprung von knapp 63 Prozent auf rund 14,8 Milliarden Euro. Das lag auch an dem um 24 Prozent höheren Durchschnittspreis (9.780 Euro) der über diesen Vertriebsweg gehandelten Fahrzeuge.

Lassen Sie mich noch auf ein für das Kraftfahrzeuggewerbe durchaus wichtiges, aber in der öffentlichen Wahrnehmung immer etwas vernachlässigtes Segment kommen, die Lastkraftwagen. Seit dem Jahr 2014 entwickelt sich der Umsatz im Handel mit neuen Lkw positiv, so auch im vergangenen Jahr: Es gab einen Zuwachs von 6,6 Prozent auf 8,87 Milliarden Euro zu verzeichnen. Die Umsatzsteigerung ist auf eine leichte Erhöhung des Durchschnittspreises und eine höhere Zahl der Neuzulassungen zurückzuführen.

Ähnlich ist die Entwicklung beim Umsatz im Lkw-Gebrauchtwagenhandel. Durch eine erhebliche Steigerung

der Anzahl der Besitzumschreibungen und erhöhte Verkaufspreise stieg der Umsatz um 8,9 Prozent auf rund 4,48 Milliarden Euro gegenüber dem Jahr 2018.

Meine Damen und Herren, lassen sie mich nun wie angekündigt auf einige Ergebnisse einer Blitzumfrage eingehen, die der ZDK Anfang Februar im markengebundenen Automobilhandel durchgeführt hat. Daran beteiligten sich 348 Betriebe. Wir wollten wissen, wie sich die Neuwagenverkäufe in diesem Jahr, unterschieden nach Antriebsarten, im Vergleich zum Vorjahr entwickeln werden.

Die Kernaussagen: Es werden mehr Benziner, Hybride und batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge in den Verkauf kommen, jedoch weniger Diesel und mit Gas betriebene Fahrzeuge.

Bei den mit Gas betriebenen Neufahrzeugen ist das Angebot generell gering. Über 60 Prozent der befragten Händler gaben an, dass ihre Hersteller weder mit Flüssiggas noch mit Erdgas betriebene Fahrzeuge im Programm haben.

Beim Diesel gibt es eine ähnliche Entwicklung. In bestimmten Segmenten – etwa bei Minis, Kleinwagen und Sportwagen, aber auch bei Mini-und Großraum-Vans – sind teilweise keine Diesel-Aggregate mehr im Angebot. Anders sieht es in den

Segmenten Obere Mittelklasse, SUV und Geländewagen aus. Hier rechnen die Händler mehrheitlich mit steigenden Diesel-Zulassungen.

Meine Damen und Herren, die Diskussion um den Klimaschutz wird ja zum Teil sehr emotional, nicht selten frei von Sachverstand und meist einseitig zu Lasten des Automobils geführt. Dabei reinigen moderne Euro 6 d-Temp-Motoren in bestimmten Betriebszuständen sogar die mit Feinstaub belastete Luft in den Städten, wie ein Test der „auto motor und sport“-Redaktion gezeigt hat. Nicht nur deshalb haben moderne Diesel auch in naher Zukunft ihre Berechtigung im Straßenverkehr.

Für die weitere Zukunft der individuellen Mobilität mit dem Automobil sollten wir uns hingegen technologieoffen aufstellen. Das Klimapaket der Bundesregierung öffnet diesen Weg. Wo etwa lange Strecken oder schwere Lasten zu bewältigen sind, müssen Alternativen her, wie zum Beispiel klimaneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe. Dafür steht sofort der gesamte Bestand von über 52 Millionen Pkw und Nutzfahrzeugen für den Abbau der CO<sub>2</sub>-Belastung zur Verfügung. Um diese Kraftstoffe wettbewerbsfähig zu machen, bedarf es der

intensiven Förderung, wie dies bereits bei der E-Mobilität geschieht.

Darüber hinaus ist der mittels Wasserstoff und Brennstoffzelle angetriebene Elektromotor hinsichtlich Gewicht, Reichweite und Betankungsdauer eine technologisch zukunftsweisende Lösung.

Soweit meine Ausführungen.