

Jürgen Karpinski

Präsident

Zentralverband Deutsches

Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)



Statement

Jahrespressekonferenz

Berlin

12. Februar 2020

- 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 2019 und sprechen über die Erwartungen für das laufende Jahr. Außerdem möchte ich auf die aktuelle Diskussion über das Tempolimit sowie auf das Thema E-Mobilität eingehen.

Das Autojahr 2019 stellt sich auf den ersten Blick sehr positiv dar. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen erreichte 3,6 Millionen Einheiten und lag damit um fünf Prozent über dem Wert des Jahres 2018. Damit wurde das zweithöchste Niveau der vergangenen zehn Jahre erreicht. Der Umsatz im Kraftfahrzeuggewerbe wuchs um vier Prozent auf 186 Milliarden Euro.

Das klingt jetzt zunächst einmal sehr positiv. Ein Grund für diese Entwicklung ist jedoch, dass viele Hersteller und Importeure ihre Händler insbesondere zum Jahresende gedrängt haben, wegen der Verschärfung der CO₂-Flottengrenzwerte zahlreiche Tageszulassungen vorzunehmen, um drohende Strafzahlungen an die Europäische Union zu vermeiden. Insofern schleppt der Handel einen Teil dieses

Wachstums als zusätzliche Last mit in dieses Jahr. Und diese Tendenz droht sich auch in diesem Jahr fortzusetzen.

Bei den Ertragserwartungen sind wir ja seit einigen Jahren sehr bescheiden geworden. Für das Jahr 2019 stagniert die Umsatzrendite im vorläufigen Durchschnitt bei 1,3 Prozent auf dem Niveau des Vorjahres. Von der aus unserer Sicht notwendigen 3 vor dem Komma sind wir also nach wie vor deutlich entfernt. Das liegt zurzeit vor allem an den steigenden Anforderungen der Hersteller und Importeure an die Autohäuser aufgrund der Transformation hin zur Elektromobilität.

Dazu gehört die Schaffung der Ladesäulen-Infrastruktur. Die Zusagen der Automobilhersteller, bis zum Jahr 2022 mindestens 15.000 und bis zum Jahr 2030 100.000 Ladeeinrichtungen schaffen zu wollen, trifft in erster Linie die Autohäuser. Ihnen wird von den Herstellern als vertraglicher Standard die Schaffung solcher oftmals deutlich über die eigenen betrieblichen Bedürfnisse hinausgehenden Ladeeinrichtungen auf eigene Kosten auferlegt. Und sie kommen nicht einmal in den Genuss der finanziellen Förderung öffentlich zugänglicher Ladesäulen.

Erste Förderanträge von Autohäusern wurden von der zuständigen Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) abgelehnt. Begründet wird die Ablehnung damit, dass Autohändler sich bereits gegenüber den jeweiligen Herstellern ihrer Marken dazu verpflichtet hätten, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu errichten. Die Gewährung von Fördermitteln für Ladeeinrichtungen, die ohnehin errichtet würden, verstoße gegen das haushaltsrechtliche Subsidiaritätsprinzip. Diese Begründung hat zu Recht für Empörung nicht nur bei den Autohäusern, sondern auch bei uns im ZDK gesorgt.

Ich habe mich deshalb am vergangenen Freitag erneut brieflich an unseren Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gewandt und ihn gebeten, die geschilderte Behandlung von Förderanträgen durch die BAV kritisch prüfen zu lassen. Darüber hinaus habe ich angeregt, die Förderkriterien für die Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge so anzupassen, dass vertragliche Verpflichtungen gegenüber Automobilherstellern die Förderfähigkeit unberührt lassen.

Aus unserer Sicht darf es für die Förderfähigkeit keinen Unterschied machen, ob ein Betrieb von seinem Hersteller Vorgaben erhält oder nicht oder ob es sich um einen nicht mar-

kengebundenen Betrieb handelt. Entscheidend muss sein, ob der Betrieb auf eigene Kosten eine im öffentlichen Interesse liegende Ladeeinrichtung bereitstellt. Die Ablehnungsgründe sind weder uns noch einem kleinen oder mittelständischen Betrieb begreiflich zu machen.

Verstärkt wird der Unmut noch durch die nicht nur gefühlte Ungleichbehandlung von Herstellern und Handel. Die Hersteller werden vom Bundeswirtschaftsministerium mit großzügigen Anreizen für den Vertrieb von Elektrofahrzeugen ausgestattet. Die Betriebe hingegen müssen auch auf Druck der Hersteller kräftig investieren, ohne zu wissen, wann das Geschäftsmodell E-Mobilität wirklich Früchte trägt.

Und viele Betriebe fragen sich, wie sie beim Vertrieb die ihnen von den Herstellern aufgezwungenen und zum Teil völlig überzogenen E-Fahrzeug-Quoten erfüllen sollen, um nicht die hiermit verknüpften, existenziell wichtigen Boni zu verlieren.

Damit hier keine Missverständnisse aufkommen: Der Handel stellt sich mit aller Konsequenz auf die sich wandelnde automobiler Zukunft ein. Es geht aber nicht an, viele Lasten dieser Transformation einseitig auf die Betriebe abzuwälzen.

Ein weiteres Lieblingsthema ist das Tempolimit auf unseren Autobahnen, das ja inzwischen in vielen Medien als unausweichliche Voraussetzung zum Reduzieren der Schadstoffbelastung angesehen wird.

Für unseren Zentralverband kann ich Ihnen sagen, dass wir nach wie vor gegen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen sind. Die gültige Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen reicht völlig aus. Die reale Durchschnittsgeschwindigkeit liegt dort nach Aussage unseres Bundesverkehrsministers laut wissenschaftlicher Begutachtung bei 117 km/h. Wer nicht sowieso durch bereits bestehende Tempolimits, durch Baustellen oder das hohe Verkehrsaufkommen automatisch eingebremst wird sollte weiterhin die Möglichkeit haben, auf freien Abschnitten die Geschwindigkeit selbst zu bestimmen.

Dies könnte etwa durch eine dynamische und verkehrabhängige Steuerung des Verkehrsflusses unterstützt werden. Die hohe Qualität moderner Automobile ist auch der Tatsache geschuldet, dass sie für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt sind – mit entsprechenden Sicherheitsreserven.

Im Hinblick auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen sollte die Wirkung eines allgemeinen Tempolimits nicht überschätzt

werden. Studien gehen von einem CO₂-Einsparpotenzial in der Größenordnung von lediglich knapp zwei Prozent der CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs aus. Das Bundesverkehrsministerium geht sogar lediglich von 0,5 Prozent Einsparung aus. Gemessen am CO₂-Gesamtausstoß liegt dieser Anteil sogar nur bei rund 0,3 Prozent.

Autobahnen sind bei Weitem die sichersten Straßen in Deutschland. Laut dem ADAC sterben auf einem Landstraßenkilometer 3,7-mal so viele Menschen wie auf einem Autobahnkilometer. Ein Zusammenhang zwischen generellem Tempolimit und dem Sicherheitsniveau auf Autobahnen ist auch im internationalen Vergleich nicht feststellbar: Länder mit genereller Geschwindigkeitsbeschränkung, wie Österreich, Belgien oder die USA, schneiden laut dem ADAC nicht besser ab als Deutschland.

Laut dem Leitartikel der Fachzeitschrift "Auto, Motor und Sport" vom 30. Januar sind 97 Prozent aller Überlandstraßen mit einem Tempolimit versehen. Das heißt, es sind sowieso nur noch drei Prozent aller Überlandstraßen, auf denen tatsächlich noch frei gefahren werden kann. Und über diese drei Prozent reden wir!

Das Thema "Freie Fahrt für freie Bürger" droht genauso wie das Diesel-Thema in eine rein ideologische, unseriöse Debatte abzurutschen.

Auch bei diesem Thema sollten wir uns ausschließlich an seriöse Fakten halten, denn letztendlich hat die hohe Qualität der für den deutschen Markt bestimmten modernen Autos auch etwas damit zu tun, dass diese Autos auch bei hohen Geschwindigkeiten hervorragende Fahreigenschaften sowie besten Komfort und maximale Sicherheit bieten.

Insofern sind wir im ZDK ganz bei der großen Mehrheit der Bundestagsabgeordneten, die am 17. Oktober letzten Jahres ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen abgelehnt hatte.

Soweit meine Ausführungen.