

# PRESSEINFORMATION

---

## Stellungnahme des Fuhrparkverbandes

## **Dieseldiskussion: Schönreden hilft nicht**

BVF konkretisiert Standpunkt beim Thema Diesel / Fragen und Einschätzungen aus Sicht der Fuhrparkbetreiber

**Mannheim, im Juli 2017. Nachdem der Verband der markenunabhängigen Fuhrparkmanagementgesellschaften VMF seine Position konkretisiert hat, möchte der Fuhrparkverband das auch tun. „Von einem „Krieg der Verbände“ sind wir weit entfernt. Wir freuen uns über Ihre Bereitschaft zu einer sachlichen Diskussion“, sagt Marc-Oliver Prinzing, Vorsitzender des Fuhrparkverbandes, in einem Schreiben an den VMF, das wir hier in Auszügen darstellen möchten:**

„Die Fuhrparks sehen und erleben Probleme mit dem Diesel in der Praxis längst anders. Das hat aus unserer Sicht nichts mit der Technologie oder mit der Wirtschaftlichkeit zu tun, sondern in erster Linie mit dem Verhalten der Politik und der Hersteller.

Es wird bereits genug beschwichtigt und schöneredet. Wir wissen, dass unsere Mitglieder und sicher auch die meisten anderen Fuhrparkbetreiber in Deutschland sich einen ehrlicheren Blick auf das Thema wünschen. Es ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, wie ein beginnender Restwerteinbruch aufgrund von angekündigten Fahrverboten durch „intensive Beratung in Kundengesprächen und Aufklärung“ abgefedert werden soll.

Eine Frage die sich Fuhrparks heute bereits stellt: Würden Sie heute das Risiko eingehen ein Euro5 Diesel-Fahrzeug zu kaufen, um in den nächsten drei bis fünf Jahren auch in der Innenstadt unterwegs sein zu können? Wir wissen natürlich, das Leasing üblicherweise eine kürzere Nutzungsdauer beim Leasingnehmer mit sich bringt. Das kann aus Sicht des VMF aber nicht die Antwort sein, es sei denn, Sie möchten die Probleme alleine schultern und finanzieren, denn wenn sich die Marktsituation verschlechtert, haben Sie als Anbieter ein gewaltiges Problem. Uns wurde von verschiedener Seite zugetragen, dass Leasinggesellschaften bereits jetzt die kalkulierten Restwerte von Dieselfahrzeugen nach unten korrigiert haben. Damit verteuert sich die Mobilität für Fuhrparkbetreiber zusätzlich.

Gerne gehen wir auf weitere Punkte ein:

1. Der VMF sieht keinen Einbruch von Diesel-Fahrzeugen in Fuhrparks? Wir hören von unseren Mitgliedern anderes. Das KBA hat natürlich fundierte Daten, uns ist aber nicht bekannt, dass das KBA Restwerte ermittelt. Es geht uns nicht um die Zulassungszahlen. Aus dem Handel wird nicht nur über längere Standzeiten, sondern auch über geringere Preise im Ankauf berichtet (vgl. mobile.de, FOCUS Online, Autohaus, Die Welt). Bei einzelnen Diesel-Modellen werden aktuell nicht nur deutlich mehr Gebrauchtfahrzeuge angeboten, sondern die Restwerte sind teilweise um über 5% niedriger, als im Vorjahr.
2. Wir müssen im Übrigen keine Alternativen „aus der Tasche zaubern“ Es gibt Sie längst! Beispiel: Erdgasfahrzeuge haben neben deutlich geringeren Emissionen klare wirtschaftliche

Vorteile gegenüber dem Diesel (geringere Kfz-Steuer, bis zu 50% weniger Kraftstoffkosten) und sie sind in der Anschaffung nahezu auf gleichem Preisniveau wie Dieselfahrzeuge. Lediglich fehlendes Know-how bei der Vermarktung auf Seiten des Handels und der Leasinggesellschaften führen zu etwas geringeren Restwerten. Der weltgrößte Automobilhersteller hat aktuell genau diese Technologie als Zukunftstechnologie auf der Agenda. Zum Teil berechtigt sind Einwände, die Tankstellen-Infrastruktur wäre nicht ausreichend. Es wird also Zeit, dass wir Verbände vom Verkehrsministerium und von den Erdgasanbietern mehr Initiative fordern. Bei der letzten „Konferenz zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung“ im Juni hat der PSts Norbert Bartle sinngemäß verkündet, dass man Erdgas als interessante Technologie auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Wirtschaft (Ziel 2050) quasi „entdeckt“ habe. Dies ist wohl auch der Tatsache geschuldet, dass die Kanzlerin das „Elektroziel“ kassiert hat, da es erkennbar unrealistisch, der Druck beim Thema CO2 aber zu groß ist.

Ein bisschen mehr Mut und Zuversicht auf Seiten der VMF-Mitglieder, so wie bei der derzeitigen Haltung beim Diesel würde hier vielleicht guttun.

3. Wir sind sich in vielen Punkten einer Meinung: Eine Fixierung der Politik auf Elektrofahrzeuge ist der völlig falsche Weg.

4. Ihre Aussage „Die Wogen sind geglättet“ ist für uns fraglich. Erst vor einigen Tagen wurde bekannt, dass ein weiterer deutscher Hersteller mit über einer Million Fahrzeugen ins Zwielficht der Manipulationsverdächtigungen kommt. Das wird nicht folgenlos für die Restwertbetrachtung bleiben, so viel dürfte sicher sein!

5. Nachrüstungen von E5 auf E6 sollen die Probleme beseitigen. Technisch ist hier wohl einiges machbar, ob und wer es bezahlt ist offen. Fuhrparkbetreiber tragen im Zuge der vermeintlich kostenfreien Behebung des Dieselskandals einen hohen Aufwand. Jeder Fuhrparkprofi weiß, dass Transaktionskosten ein Ärgernis sind. Zusätzliche Verwaltungskosten und Arbeitsausfall belasten den Eigentümer/Besitzer von Fahrzeugen, nicht den Verursacher. Eventuelle Probleme im Nachgang und weiterer Nachbesserungsbedarf, fehlende klare Statements zur Handhabung von Herstellern und der Politik führen zu weiterer Verunsicherung. Beeinflusst dies Restwerte nicht?

Das Gewährleistungsrecht zeigt aus unserer Sicht für sämtliche Nachbesserungen und den entstehenden Aufwand erhebliche Lücken. Wir laden Sie ein dieses Thema im Interesse aller Beteiligten gemeinsam aktiv anzugehen.

6. Leasing ist für viele Fuhrparks zu Recht ein etabliertes Finanzierungsinstrument. Wir sehen einen drohenden Restwertverfall in erster Linie als Problem der Kfz-Leasing-Anbieter und nicht der Leasingnehmer. Auf sinkende Restwerte kann natürlich bei der Kalkulation neuer Verträge reagiert werden. Wir stimmen Ihnen zu, dass natürlich die Mitglieder des VMF und andere Leasinggesellschaften seriös kalkulieren. Dies hilft aber für gewaltige Vertragsbestände die zurückliegend in die Bücher genommen wurden nur wenig. Hier kann nicht reagiert oder angepasst werden. Die Betroffenen sind die Restwertgaranten, also die Leasinggesellschaften und die Händler und damit wird das Problem wieder bei den Fuhrparks ankommen.

Wir sind zuversichtlich, dass wir – Fuhrparkverband und VMF – bei diesem Thema am Ende am selben Strang ziehen können. Die Restwertentwicklung des Diesels trifft die Mitglieder beider

Verbände. Nur hilft es unseren Mitgliedern nicht, die aktuellen Probleme und Entwicklungen zu ignorieren oder schönzureden.

Wir als Vertreter der Fuhrparkbetreiber müssen im Interesse unserer Mitglieder handeln. Auf die vom VMF angekündigte „intensive Beratung in Kundengesprächen und Aufklärung“ hoffen wir, aber wir verlassen uns nicht darauf.“

### **Über den Bundesverband Fuhrparkmanagement e. V.**

Der Bundesverband Fuhrparkmanagement wurde im Oktober 2010 als Initiative von Fuhrparkverantwortlichen gegründet. Er vertritt die Interessen seiner Mitglieder, die Fuhrparks zwischen 5 und über 20.000 Fahrzeugen betreiben. Mitglieder sind unter anderem Unternehmen wie Axel Springer Services & Immobilien GmbH, Bankhaus B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, KPMG AG, CANCOM IT, KAEFER Isoliertechnik, FC Gelsenkirchen-Schalke 04 e. V., SEG Sparkassen Einkaufs-Gesellschaft mbH oder Stadtwerke Heidelberg Netze GmbH.

Vorstandsmitglieder des Verbandes sind Marc-Oliver Prinzing (Vorsitzender), Dieter Grün (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Stadtwerke Heidelberg Netze), Bernd Kullmann (stv. Vorsitzender, Fuhrparkleiter Ideal Versicherung). Geschäftsführer ist Axel Schäfer. Sitz des Verbandes und der Geschäftsstelle ist Mannheim.

### **Ansprechpartner für Presse-Fragen:**

Axel Schäfer, Geschäftsführer  
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.  
Geschäftsstelle: Augustaanlage 57, 68165 Mannheim,  
Telefon 0621-76 21 63 53  
presse@fuhrparkverband.d

**Büro Berlin**  
Bundesverband Fuhrparkmanagement e.V.  
Friedrichstraße 171, 10117 Berlin,  
berlin@fuhrparkverband.de