
VDA und Genf 2018: Hardware-Nachrüstung bringt kurzfristig nichts

Das klingt zurückhaltender als sonst, wenn Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) kurz vor ersten strategischen und internationalen Messe des Jahres in Europa sagt: „Wir gehen mit großer Zuversicht nach Genf.“ Zur nationalen Diskussion um Nachrüstungen und Fahrverbote klingt er bestimmter: „Leipzig hat klar gesagt, dass mögliche Fahrverbote verhältnismäßig sein müssen und nur als letztes Mittel in Frage kommen können.“ Zudem habe die Politik zugesagt, alles zu unternehmen, um Fahrverbote zu vermeiden.

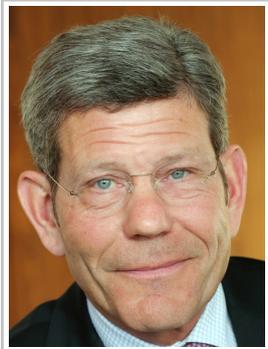
Ein Vermeiden von Fahrverboten sei – so Mattes – der richtige Ansatz, auch mit Blick auf die Autofahrer, die durch die Fahrverbotsdebatte der letzten Wochen verunsichert seien. Zur Hardware-Nachrüstung besteht Mattes auf der bisherigen Position der Automobil-Industrie: „Auch wenn jetzt von vielen Hardware-Nachrüstungen gefordert werden – ein solcher Ansatz hat gegenüber Software-Updates, die die deutschen Hersteller kostenlos an über fünf Mio. Diesel-Pkw vornehmen, zwei entscheidende Nachteile: Die Umsetzung dauert mindestens zwei bis drei Jahre und bringt daher kurzfristig keine Verbesserung der Luftqualität in Städten. Zweitens ist jede Hardware-Nachrüstung mit höherem Verbrauch und damit höheren CO₂-Emissionen verbunden.“ Das helfe dem Klimaschutz nicht, stellt Mattes fest. „Software-Updates hingegen wirken rasch und der Verbrauch bleibt gleich.“

Zur Entwicklung weist Mattes auf das konjunkturelle Umfeld hin. So soll der Weltmarkt 2018 um ein Prozent auf 86 Mio. Pkw wachsen. „Für Europa erwarten wir eine stabile Marktentwicklung mit einem Volumen von 15,6 Mio. Pkw. In den USA wird es mit 16,8 Mio. Light Vehicles einen leichten Rückgang geben (-2 Prozent). China ist mit 24,7 Mio. Pkw (+2 Prozent) weiter auf Wachstumskurs“, prognostiziert Mattes. „Erfreulich ist die kräftige Erholung in Russland und Brasilien, mit jeweils zweistelligen Wachstumsraten.“

Die deutsche Automobilindustrie hat in wichtigen Regionen ihren Marktanteil gesteigert. Mattes: „So haben wir 2017 in China 4,85 Mio. Pkw verkauft und sind damit viermal so schnell gewachsen wie der Gesamtmarkt. Unseren dortigen Marktanteil haben wir auf gut 20 Prozent erhöht. Auch in den USA konnten wir gegen den Trend zulegen und 1,35 Mio. Light Vehicles absetzen. In Europa trägt jedes zweite neu zugelassene Auto ein deutsches Konzern-Markenzeichen.“ Weltweit betrage der Anteil der deutschen Hersteller am Premiummarkt mehr als 70 Prozent. Die Zahl der Beschäftigten im Inland sei 2017 im Jahresdurchschnitt auf 820 000 Mitarbeiter gestiegen, 12 000 Beschäftigte mehr als im Vorjahr und das höchste Niveau seit 27 Jahren.“

Mattes zeigt sich überzeugt davon, dass die deutsche Automobilindustrie Wachstumsbranche bleibt. „Die deutschen Pkw-Hersteller werden 2018 ihre Produktion um 2 Prozent auf den neuen Höchststand von 16,8 Mio. Einheiten steigern“, sagte Mattes. „Davon werden 11,2 Mio. Einheiten (+3 Prozent) im Ausland gefertigt, die Inlandsproduktion bleibt mit 5,6 Mio. Pkw stabil.“ Drei von vier Autos, die in Deutschland gefertigt werden, gehen in den Export. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Bernhard Mattes.

Foto: Ford



Bernhard Mattes.

Foto: Ford
