

Diesel willkommen

Während gebrauchte Diesel in Deutschland nur noch schwer zu verkaufen sind, freut man sich im Ausland über das wachsende Angebot zu sinkenden Preisen. Immer mehr alte Diesel gehen nach Süd- und Osteuropa

Auch wenn es bei den Fahrverboten zuletzt Entspannung gab – gebrauchte Diesel lassen sich derzeit nur schwer vermarkten, vor allem mit den Abgasnormen Euro 5 und älter. „Gebrauchte Euro-5-Diesel sind eigentlich nicht mehr zu verkaufen“, sagt Kurt Kröger, Chef der Hamburger Autohandelsgruppe Dello. Schließlich ist Hamburg eine der Städte, die bereits Fahrverbote verhängt haben. Während die deutschen Gebrauchtwagenkäufer solche Autos links liegen lassen, greift das Ausland freudig zu: „Im vergangenen Jahr wurden 226.530 gebrauchte Diesel-Pkw exportiert. Fünf Jahre zuvor waren es nur 142.186“, sagt der Würzburger Logistik-Professor Christian Kille, der die Zahlen des Statistischen Bundesamts exklusiv für die AUTO ZEITUNG ausgewertet hat. In einigen Ländern hat geradezu ein Run auf gebrauchte Diesel aus Deutschland eingesetzt: Danach hat sich der Export in die Ukraine und nach Österreich innerhalb von fünf Jahren mehr als verdreifacht und nach Italien, wo traditionell viele Diesel gefahren werden, verdoppelt. Geringe Logistik-Kosten und ein niedriger Zoll von 7,5 Prozent machten sogar den Export in die Ukraine interessant, so Kille, denn das Land profitiert von einem Assoziierungsabkommen mit der EU.

Euro-5-Diesel sind in Deutschland nur noch schwer zu verkaufen

Ganz anders in Deutschland. Hier sank im Februar der Absatz gebrauchter Euro-5-Diesel um 26 Prozent, wie die DAT in ihrem jüngsten Diesel-Barometer feststellte. Auch der Restwert bleibt unter Druck: Kostete ein drei Jahre alter Diesel Ende vergangenen Jahres 52,1 Prozent des einstigen Neupreises, brachte ein gleich alter Benziner laut DAT bei gleicher Laufleistung 57 Prozent. Früher galten Diesel eher als wertbeständiger. „Für Schnäppchenjäger aus dem Ausland gibt es also aktuell eine gute Möglichkeit, günstig an einen Diesel zu kommen“, sagt Professor Kille. Für den Autohandel ist die schleichende Entwertung des Gebrauchtwagenbestands doppelt schlimm: Während ein Benziner nach durchschnittlich 83 Standtagen einen neuen Besitzer

findet, braucht der Händler bei einem Diesel im Durchschnitt 102 Tage, um einen Kunden zu locken. Und lange Standzeiten nagen an der ohnehin knappen Gewinnmarge. Abhilfe schafft der Export dieser Fahrzeuge. Autohändler Kurt Kröger: „Aufkäufer aus dem europäischen Ausland gab es immer. Aber derzeit sind sie besonders aktiv.“

Die Autohersteller verschrotten nur ältere Diesel bis Abgasnorm Euro 4, die sie im Zuge der Umtauschprämie in Zahlung genommen haben. Euro-5-Fahrzeuge, die von 2011 bis 2015 zugelassen wurden, werden jedoch vermarktet – womit sich der Handel aber besonders schwer tut. Die Autohändler freuen sich deshalb, einen schnellen und unkomplizierten Absatzkanal gefunden zu haben und sind froh, wenn die schwer verkäuflichen Autos aus den Büchern verschwinden.

Die EU würden den schwunghaften Export am liebsten verbieten

Ein weiterer Kanal für den Export ist die Internetplattform wiraufendeinauto.de, wo Privatleute ihre Fahrzeuge verkaufen können. Von dort gehen sie dann vor allem ins Ausland. „Die drehen mittlerweile ein ganz großes Rad“, sagt der Vertriebsvorstand eines Autoherstellers. Eine Sprecherin von wiraufendeinauto.de bestätigt: „Wir arbeiten europaweit mit 55.000 Händlern zusammen“, nennt aber keine Verkaufszahlen.

Der schwunghafte Export ruft jedoch die Politik auf den Plan. Die EU-Industriekommissarin Elzbieta Bienkowska würde den grenzüberschreitenden Handel älterer Diesel am liebsten verbieten. Sie befürchtet „eine Verschiebung der Luftqualitätsprobleme von West nach Ost“. Doch bisher hat sie noch keine rechtliche Handhabung gefunden. Fahrzeuge, die bei der Neuzulassung den geltenden Bestimmungen entsprachen, können in der EU grundsätzlich frei gehandelt werden – zur

Freude der Kunden in Ost- und Südeuropa. In vielen europäischen Märkten sieht man die deutsche Debatte um Feinstaub, Stickoxide und Fahrverbote mit Verwunderung. Selbst in Ländern mit hohen Umweltstandards wie den Niederlanden werden in Umweltzonen nur Uralttdiesel ausgesperrt. In Österreichs Hauptstadt Wien muss laut ADAC ein Auto schon schlechter sein als Euro 3, um nicht mehr in die Stadt gelassen zu werden. Die Abgasnorm galt bis 2005. Auch in Österreich sind die preiswerten Diesel aus Deutschland deshalb heiß begehrt: 12.431 Fahrzeuge kamen im ersten Halbjahr über die Alpen – eine Steigerung um zwei Drittel innerhalb von zwei Jahren.

Guido Reinking





Fotos: imago

Gebrauchtwagen-Export: 226.530 alte Diesel gingen 2018 ins Ausland

Steigende Nachfrage

Manche Märkte in Süd- und Osteuropa kauften 2018 doppelt so viele gebrauchte Diesel-Pkw aus Deutschland wie vor der Diesel-Krise. Länder wie die Ukraine profitieren zudem von sinkenden Zöllen durch das Assoziierungsabkommen mit der EU



KOMMENTAR Guido Reinking

„Wir kaufen deinen Diesel“, heißt es in vielen Ländern der EU.

Weil es dort Fahrverbote – wenn überhaupt – nur für ganz alte Diesel gibt, boomt der Export gebrauchter Selbstzünder. Ohne diesen Absatzkanal würden die Restwerte für Diesel wohl noch stärker sinken als ohnehin schon. Deshalb ist der Versuch der EU, diesen Handel zu verbieten, ein weiterer Schlag gegen die arglosen deutschen Diesel-Fahrer – und ökologisch unsinnig: Denn oft ersetzt der gebrauchte Euro-5-Diesel dort ein noch älteres Auto mit viel schlechteren Abgaswerten

Pkw mit Dieselmotor, gebraucht in Stückzahlen	2016	2018
1 Österreich	15.076	24.863
2 Italien	19.108	19.974
3 Frankreich	12.337	17.804
4 Ukraine	6612	15.063
5 Rumänien	8931	12.797
6 Niederlande	11.250	12.404
7 Tschechische Republik	6388	11.429
8 Slowakei	7626	10.489
9 Polen	7678	10.178
10 Belgien	8034	8560
11 Kroatien	3142	7383
12 Portugal	5552	6666
13 Slowenien	3221	6058
14 Spanien	4014	5371
15 Bulgarien	3296	4261
16 Albanien	3297	3733
17 Luxemburg	1660	3259
18 Litauen	1851	2030
19 Kosovo	1469	1961
20 Estland	1504	1847

Quelle: Destatis/Prof. Kille