

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe begrüße ich Sie aus Berlin sehr herzlich zu unserer diesjährigen Jahrespresse-Konferenz, die wir als Hybrid-Veranstaltung durchführen.

Wir präsentieren Ihnen die Ergebnisse des Autojahres 2022, geben einen Ausblick auf das laufende Jahr und gehen auf wichtige aktuelle Themen des Kraftfahrzeuggewerbes ein.

Das vergangene Autojahr war beeinflusst von einem angespannten Konsumklima. Hier spielten die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine eine Rolle, vor allem in Gestalt extremer Preissteigerungen, insbesondere bei Strom und Gas. Hinzu kamen Probleme in der Teile- und Fahrzeugproduktion durch gestörte Lieferketten.

Bezogen auf die Stückzahlen war es wieder ein schwaches Autojahr. 2,65 Millionen neue Pkw wurden zugelassen, das waren 29.000 mehr als im Jahr 2021. Zum Vergleich: Im Jahr 2019 wurden 3,6 Millionen Pkw zugelassen.

Trotz dieser Rahmenbedingungen ist der Umsatz im Kraftfahrzeug-Gewerbe über alle drei Geschäftsbereiche (Neuwagen, Gebrauchtwagen, Service) um 3 % auf 185,2 Mrd. Euro gewachsen. Durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Fahrzeugen sind deren Preise deutlich gestiegen.

In den Werkstätten war die Auslastung hoch, und insbesondere die Reparaturkosten haben angezogen. Das hat sich positiv auf die Erträge ausgewirkt. Im Durchschnitt lag die vorläufige Umsatzrendite im Pkw-Bereich bei 3,1 %. Unsere Mindest-Zielgröße von 3 Prozent plus X ist also endlich erreicht worden. Im Jahr 2021 hatten wir bei der Umsatzrendite hingegen nur einen Wert von 1,6 % zu

verzeichnen. Über die detaillierten Zahlen und Fakten in den drei Geschäftsbereichen werden Ihnen gleich die Herren Peckruhn und Grün Auskunft geben.

Wenn wir auf das laufende Jahr schauen, brechen unsere Betriebe allerdings nicht in Jubelstürme aus, wie die Ergebnisse einer aktuellen Online-Befragung der Redaktion »Kfz-betrieb« zusammen mit Vogel Research zeigen. Nur wenige Wochen nach dem Jahresstart sind die Erwartungen der Kfz-Branche für das Gesamtjahr bereits getrübt. Überwiegend rechnen die Teilnehmer der Befragung im laufenden Jahr mit sinkenden Verkaufszahlen. Fast einhellig erwarten die Neuwagenhändler diesen Rückgang (85 %). Nur graduell positiver sind die Erwartungen im Gebrauchtwagen-Geschäft, das immer noch 69 Prozent als rückläufig einstufen. Nur fünf bzw. neun Prozent erwarten steigende Absatzzahlen.

Etwas positiver fällt der Blick der Befragungsteilnehmer auf das Werkstattgeschäft aus. Für den Jahresverlauf erwarten hier immer noch 32,6 % sinkende Umsätze, allerdings auch 22 % steigende Umsätze. Soweit zum Ausblick.

Ein aktuelles Thema ist die Entwicklung der E-Mobilität in Deutschland. Sie alle wissen, dass sich die Förderbedingungen seit dem 1. Januar dieses Jahres geändert haben. Für Plug-in-Hybride gibt es keine Förderung mehr. Der Umwelt-Bonus für batterieelektrische Fahrzeuge ist reduziert und das Gesamtvolumen bis Ende 2024 auf 3,5 Mrd. Euro gedeckelt worden. Und ab dem 1. September dieses Jahres können nur noch Privatpersonen einen Förderantrag stellen.

Vor diesem Hintergrund wollten wir von unseren Betrieben wissen, welche Hemmnisse sie beim Hochlauf der E-Mobilität sehen.

Ganz oben steht der hohe Anschaffungspreis, gefolgt von Unsicherheiten bezüglich der Ladeinfrastruktur und der begrenzten

Reichweite. Alle Ergebnisse wird Ihnen später unser Hauptgeschäftsführer Dr. Scheel erläutern.

Aus diesen ersten Antworten folgt für uns auch aus Sicht des Handels: Für den Hochlauf der E-Mobilität benötigen wir bezahlbare E-Fahrzeuge gerade auch im Kleinwagen-Segment sowie den forcierten Ausbau der Ladeinfrastruktur und hier insbesondere mit Schnell-Ladestationen.

Klar ist: Der Weg hin zur E-Mobilität ist vorgezeichnet, die Politik gibt den Rahmen, die Automobilhersteller beschreiten diesen Weg. Aber eins ist ebenfalls klar: Es gibt noch viele Schlaglöcher auf diesem Weg. Der Erfolg der Elektromobilität ist kein Selbstläufer. Die Kunden haben viele Fragen: Preis, Reichweite, Ladegeschwindigkeit, Batterielebensdauer, Restwerte. Das Kfz-Gewerbe beantwortet all diese Fragen bestmöglich. Es sind die Händler, die den Kunden davon überzeugen müssen: Das nächste Fahrzeug sollte ein Elektrofahrzeug sein. Lassen Sie es mich klar sagen: Ohne das Engagement des Handels wird der von der Politik gewollte schnelle Hochlauf der Elektromobilität nicht funktionieren.

Um nicht vom Weg abzukommen, bedarf es Stabilität bei den Fördermaßnahmen sowie langfristige Berechenbarkeit der Rahmenbedingungen. Ein zentraler Punkt ist auch die Ladeinfrastruktur. Eins darf nicht passieren: Warteschlangen vor Ladesäulen. Leider sind wir auf dem besten Weg dahin.

Laut der Bundesnetzagentur waren am 1. Dezember 2022 insgesamt 76.561 Ladepunkte gemeldet worden, davon waren 12.755 Schnellladepunkte und 63.806 Normalladepunkte. Zu dem Zeitpunkt lag der Bestand an E-Pkw mit Lademöglichkeit (BEV und Plug-in-Hybride) bei rund 1,7 Millionen. Das heißt: Auf 22 E-Fahrzeuge kam ein Ladepunkt. Nach Berechnungen des VDA müsste die

Ausbaugeschwindigkeit versechsfacht werden, um die bis 2030 von der Bundesregierung angestrebte eine Million Ladepunkte zu erreichen. Die braucht es für 15 Millionen E-Autos bis 2030. Hier müssen Bund, Länder und Kommunen ihrer Verantwortung gerecht werden.

Und zur Klimaneutralität im Verkehr gehören auch klimaneutral hergestellte synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) für den Verbrenner-Bestand. Hier ist die Politik in der Pflicht. Und wir sehen uns in der Pflicht, die Politik immer wieder an diese Bringschuld zu erinnern.

Das führt mich noch einmal zum kürzlich erfolgten Votum des EU-Parlaments, neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ab 2035 in der EU nicht mehr zuzulassen. Auch Fahrzeuge, die mit klimaneutralen E-Fuels betrieben werden könnten, fallen unter diese Restriktion. Die EU verbaut also den Weg, im Sinne des Klimaschutzes weitere Lösungen für CO₂-neutrale Mobilität zuzulassen. Das ist das Gegenteil von technologieoffen.

Gerade aus Sicht der Autofahrerinnen und Autofahrer ist es jedoch dringend geboten, auch den Bestand von Verbrennerfahrzeugen möglichst bald klimaneutral zu stellen. Andernfalls wird der Druck zunehmen, weitere Maßnahmen im Verkehrssektor zum Erreichen der Klimaziele anzuordnen – vom Tempolimit über Fahrverbote bis hin zu höheren Kfz-Steuern für Verbrenner. Diese Fahrzeuge werden zukünftig länger gefahren als heute. Zurzeit liegt das Pkw-Durchschnittsalter bei knapp über 10 Jahren. Und: Die Kosten für die individuelle Mobilität werden steigen. Das trifft viele Millionen Menschen, die auf ihre Fahrzeuge angewiesen sind, sowohl beruflich als auch privat. Diesen Aspekt muss auch die Politik bei ihren Entscheidungen beachten.

Die EU-Kommission hat angekündigt, im Jahr 2026 überprüfen zu lassen, welche Fortschritte die reale CO₂-Emissionsreduzierung bis dahin gemacht hat. Das ergäbe die Chance, zumindest E-Fuels für den Betrieb von Verbrennern auf die CO₂-Emissionen anrechnen zu lassen. Wir setzen uns gegenüber der Politik nachdrücklich dafür ein, den Weg für die industrielle Herstellung klimaneutraler E-Fuels zu bereiten. Hier sind auch die Mineralölkonzerne gefordert, ihren Beitrag zu leisten. Denn schon die Beimischung zu herkömmlichen Kraftstoffen trägt zur CO₂-Minderung bei.

Gestatten Sie mir noch ein Wort zum Thema Tempolimit – jüngst befeuert durch eine Studie im Auftrag des Umwelt-Bundesamts. Das Ergebnis: Durch ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Straßen außerorts ließe sich der CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs in Deutschland um 5,1 % reduzieren. Das entspricht acht Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr, bisher war stets mit zwei bis drei Millionen Tonnen kalkuliert worden.

Die Studie basiert auf den Daten eines Navigationsgeräte-Herstellers aus dem Jahr 2018, die lediglich 15 % des Straßenverkehrs abbilden. Die deutlich höheren Einsparungswerte im Vergleich zu einer älteren UBA-Studie von 2020 sind auch darauf zurückzuführen, dass die neue Studie sogenannte Routenwahl- und Nachfrageeffekte berücksichtigt. Das heißt: Tempolimits würden dazu führen, dass die Menschen vermehrt Strecken nutzen, die kürzer sind und langsamer befahren werden. Dies würde zusätzlich Kraftstoff sparen. Zudem wäre damit zu rechnen, dass ein Teil der Pkw-Fahrten auf Bus oder Bahn verlagert wird oder die Menschen auch mal ganz auf Fahrten verzichten. Diese Aspekte spielten in der älteren UBA-Studie keine Rolle.

Auch der seit dem Jahr 2018 begonnene Hochlauf der E-Mobilität sowie die Pläne der Bundesregierung, dass im Jahr 2030 15 Millionen

E-Autos im Pkw-Bestand vorhanden sein sollen, wurden nicht berücksichtigt. Die Option E-Fuels schon gar nicht. Insofern stellt sich die Frage, inwiefern die Ergebnisse der Studie überhaupt realistisch und plausibel sind.

Für uns im Kraftfahrzeuggewerbe ist diese Studie lediglich ein neuer Versuch, ein für die Umwelt wenig wirksames Tempolimit einzuführen. Was spricht dagegen, Geschwindigkeiten auf Autobahnen abhängig vom Verkehrsaufkommen zu regeln? Und mit zunehmender Zahl von E-Autos wird sich das Argument für solch ein Limit von selbst erledigen.

Die angefachte Diskussion ist Teil einer Reihe von Aktionen, mit denen die individuelle Auto-Mobilität Schritt für Schritt erschwert werden soll. Wir setzen uns für bezahlbare individuelle Mobilität ein. Ja – klimaneutral. Aber nicht ohne das Auto.

Wer das Parken für Anwohner massiv verteuert, den Parkraum in Stadtzentren verknappt und durch Maßnahmen im Straßenraum Staus geradezu provoziert, der nimmt den Menschen ein gutes Stück ihrer individuellen Mobilität, also Ihrer Freiheit. Intelligente Verkehrspolitik sieht anders aus.

Es führt nicht weiter, einen Kulturkampf ums Auto auszurufen. Jeder Verkehrsträger hat seine Berechtigung. Statt den Verkehrsraum einseitig zu Lasten des Automobils neu aufzuteilen gilt es, ein intelligentes Miteinander aller am Straßenverkehr Beteiligten zu organisieren – unter Berücksichtigung der Fußgänger, der Radfahrer, des ÖPNV und der Automobile. Eins steht fest, ohne Auto geht es auch in Zukunft nicht.

Vielen Dank.