**Karl-Heinz Bley**Präsident
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Landesverband Niedersachsen-Bremen

**Statement**

**Jahrespressekonferenz**

**Bremen**

**2. April 2025**

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen, meine Herren,

das abgelaufene Jahr 2024 war geprägt von derart labilen Rahmenbedingungen, dass sich die gesamte Automobilbranche in einer sehr komplexen Gemengelage befand und auch noch befindet. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, das konnten wir tagtäglich lesen, stagnierte. Die konjunkturelle Lage führte zu einer Investitionszurückhaltung, sowohl bei gewerblichen als auch bei privaten Kunden. Es gibt Ausnahmen.

Hinzu kamen fast täglich neue negative Schlagzeilen hinsichtlich des Industriestandorts Deutschland, nicht zuletzt auch über Werksschließungen und Stellenabbau bei großen Automobilherstellern und der gesamten Zulieferbranche. Das abrupte Förder-Aus für Elektrofahrzeuge Mitte Dezember 2023 war für den bisherigen Wachstumsmarkt der vergangenen Jahre ebenfalls eine schwere Bürde.

Ich sprach von Ausnahmen: Da ragen zwei Automärkte in der Bilanz für das Jahr 2024 heraus, nämlich Niedersachsen und Bremen. Wir springen in Automobilhandel und -service nicht aus Freude an die Decke, aber wir sind vor dem Hintergrund des eingangs Gesagten zufrieden.

Mehr Pkw-Neuzulassungen, mehr Gebrauchtwagen-Verkäufe, höhere Service-Umsätze, eine starke Ausbildungsbilanz und auch die Nutzfahrzeuge waren auf der Überholspur. Eine Kröte allerdings mussten wir schlucken: Die Umsatzrendite ist von 2,3 auf 1,6 Prozent gesunken. Die Ertragssituation konnte also mit den Steigerungen in den drei Geschäftsbereichen Neuwagen, Gebrauchtwagen und Service nicht Schritt halten.

Meine Damen, meine Herren,

ich autorisiere an dieser Stelle den Pressetext. Ich möchte ungern Zahlen und Daten wiederholen. Mein Blick ist heute auf Trends und Entwicklungen gerichtet.

Nicht nur hinsichtlich des Antriebs verändern sich die Vorlieben der Kunden, auch der Markt an sich ist in Bewegung. SUV und Geländewagen sind seit geraumer Zeit für vier von zehn Neuwagenkunden erste Wahl und es ist nicht abzusehen, dass sich daran etwas ändert.

Die ganz kleinen Autos haben stark verloren. Dem Diesel droht Ungemach, nicht nur in den kleinen Segmenten.

Viele Kunden machen noch einen großen Bogen um die Akkuautos, wollen nicht noch mehr Geld fürs individuelle Fortkommen ausgeben als ohnehin schon. Herr Koßmann wird Details berichten. Unsere Kunden scheuen zudem die Auseinandersetzung mit Ladezeiten und Lademöglichkeiten und haben Angst vor geringen Reichweiten. Das ist nicht immer berechtigt. Wer sich für ein reines Elektroauto entscheidet, kauft offenbar gern eine Nummer kleiner ein. Da wird das Angebot der Hersteller dringend erwartet.

Ganz ohne Zahlen geht es aber nicht: Etwas mehr als 5.722 Autos waren in etwa klassische Benziner. Die Diesel, die einst fast die Hälfte aller Neuzulassungen ausmachten, lagen im Vorjahr mit 3.384 Zulassungen noch bei 18,3 Prozent. Mit Flüssiggas betriebene Pkw bleiben in der Nische, aber sie liegen mit 74 Einheiten etwas schwächer als 2023 und erreichen 0,4 Prozent Marktanteil. Erdgasautos, die einst als kommende Technik galten, sind als eine Null-Nummer bedeutungslos geworden.

2.302 vollelektrische Neuwagen entsprechen einem Anteil von 12,4 Prozent. PHEV bilanzierten 1.498 Zulassungen und damit einen Anteil von 8,1 Prozent. Hybride ohne Stecker erreichten mit 5.551 Zulassungen 30 Prozent Marktanteil. Benziner hatten einen Marktanteil von 30,9 Prozent. Insgesamt haben alternative Antriebe trotz der Einbußen für Stromer wie im Vorjahr die Mehrheit im Neuwagenmarkt erreicht – mit einem Marktanteil von 50,9 Prozent. Die Transformation findet also eindeutig statt, aber sie folgt nicht dem politisch vorgezeichneten Pfad.

Sie sehen allein aus diesen Zahlen, wie sich die Kaufentscheidungen verändert haben. Das Ganze auf einen Nenner gebracht: Benziner und Hybride haben gewonnen, Stromer sind ebenso wie Erdgas-Pkw die Verlierer des Autojahres 2024 hier in Bremen. Dass die PHEV-Fahrzeuge unverändert gut nachgefragt wurden, freut uns. Diese Modelle nehmen die Reichweiten-Angst und sind das Tor für eigene Erfahrungen in der E-Mobilität.

Bremerhaven wird für chinesische Hersteller eine entscheidende Rolle als Eintrittshafen in den europäischen Markt spielen. Die Tatsache, dass mindestens zweimal monatlich ein Linienschiff anlegen soll, das Parkplätze für 5.000 bis 7.000 Autos hat, lässt das Potential erahnen. Dieses Mengengerüst gilt nicht für die Chinesen im deutschen Markt, die im Bestand bei 3,35 Prozent für BEV und 1,96 Prozent für PHEV lagen.

Sie werden die Frage stellen nach dem Warum. Warum hat der Markt in Bremen bei neuen und gebrauchten Pkw gegen den bundesweiten Trend zugelegt? Es ist vor allem der Nachholbedarf. Das durchschnittliche Fahrzeugalter geht auf die 11 Jahre zu. Der DAT-Report, eine Verbraucher-Befragung, hat ermittelt, dass viele Kunden den Kauf verschoben hatten. Gründe seien die unsichere wirtschaftliche Lage und eine, wie es heißt, „multiple Mangellage“ im Angebot. Da muss Ersatz her.

Und sowohl im Neuwagen- als auch Gebrauchtwagenmarkt hat sich die Angebotssituation verbessert. Unsere Kunden haben trotz finanzieller Sorgen mehr Geld als geplant ausgegeben. Jeder 5. Neuwagen-Kunde und jeder 4. Gebrauchtwagen-Kunde hat mehr Geld ausgegeben. Ebenso sind die Finanzierungen gestiegen, im Durchschnitt 17.946 Euro Kredit beim Neuwagen und 7.512 bei dem Gebrauchten. Addiert ist das eine Finanzierungssumme von fast 230 Millionen Euro.

Meine Damen, meine Herren,

die Frage nach der Perspektive im bremischen Automarkt ist nach einem höchst gemischten Jahresauftakt schwer zu beantworten. Wird es einen konjunkturellen Aufschwung geben? Wenn ja, wann? Wir sind Realisten mit einer guten Portion Zuversicht und schauen deshalb auf den Autofrühling. März und April sind unsere Automonate. Sie werden die Richtung vorgeben. Aktuell, das werden Sie gelesen haben, weisen Neuzulassungen Rückgänge von 3,7 Prozent aus. Besitzumschreibungen liegen kumulativ noch 4 Prozent über dem Vorjahr, allerdings mit einer Nachfrage-Flaute im Februar.

Ich baue nicht auf die Sondereffekte der Elektromobilität, ausgelöst durch die Hersteller zur Vermeidung von Strafzahlungen. Ich hoffe auf die Entscheidungen der neuen Bundesregierung und dann auf die Zunahmen der privaten-E-Zulassungen. Im Übrigen: Die Industrie hat errechnet, dass sie zur Vermeidung vom Strafzahlungen 873.000 E-Fahrzeuge in den Markt bringen muss. Für den Markt an der Weser wären dies statistisch 6.200 E-Fahrzeuge.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.