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

**Statement**

**Jahrespressekonferenz**

**Niedersachsen**

**14. März 2024**

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen, meine Herren,

ich begrüße Sie herzlich zu unserer traditionellen Runde im ersten Jahresquartal, um Rückschau und Vorausschau zu halten. Danke, dass Sie den Weg nach Großburgwedel gefunden haben. Das Kraftfahrzeuggewerbe steht an einem Scheitelpunkt. Das Plus bei den Neuzulassungen und die hohen Steigerungen bei den Umsätzen führen uns nicht die Realität vor Augen. Sie sind ein Zerrbild. Es gab Sondereffekte. Dazu aber später mehr.

Wie immer autorisiere ich den Pressetext. Ich will nicht alle Zahlen erläutert, ich werde in meinem Statement Schwerpunkte setzen und Entwicklungen betrachten.

Ich beginne mit dem Rückblick auf das Autojahr 2023. Der Gesamtumsatz des niedersächsischen Automarktes stieg um 8 Prozent auf die neue Rekord-Marke von 29,1 Milliarden Euro. 12,3 Milliarden Euro für das Neuwagengeschäft, 12,2 Milliarden Euro für den Markt für gebrauchte Pkw. Der Service weise 3,3 Milliarden Euro aus und das Geschäft mit neuen und gebrauchten Lkw habe 1,3 Milliarden Euro erreicht. Bley erklärte, auffällig seien die hohen Steigerungen im Service mit einem Umsatzplus von 17,2 Prozent.

Wir sind mit dem Autojahr 2023 zufrieden. Es gab gute Geschäftszahlen, die aber nicht täuschen dürfen, dass wir als mittelständische Branche vor internen und externen Herausforderungen stehen werden.

Der Neuwagenmarkt in Niedersachsen war stark unterdurchschnittlich mit einem Plus von 2,9 Prozent auf 273.698 Zulassungen. Bundesweit steht eine Steigerung von 7,3 Prozent in der Jahres-Bilanz. Sind das hausgemachte Probleme, frage ich? Oder war das Auftragspolster aus dem Jahr 2022 bereits abgearbeitet?

Verbrenner erreichten 158.217 Neuzulassungen, ein Anteil von 57,8 Prozent. E-Pkw (Stromer und Plug-in-Hybride) bilanzierten 68.009 Neuzulassungen, ein Anteil von 24,9 Prozent. Der verbleibende Rest verteilt sich auf Hybride ohne Stecker (46.063 Zulassungen – Anteil 16,8 Prozent) und gasbetriebene Pkw (1.310 Zulassungen – Anteil 0,5 Prozent). Erdgas-Pkw sind allein mit 0,05 Prozent eine aussterbende Antriebsform.

Wenn es im Durchschnitt bundesweit rund 22 Prozent Eigenzulassungen gegeben haben soll, stelle ich die Frage, wie hoch das Neuzulassungs-Ergebnis 2023 ohne die statistische Schönfärberei real ist. Die Kaufzurückhaltung der Privatkäufer ist auf alle Fälle klar zu erkennen. Hersteller und Handel haben der Statistik 2023 stark geholfen. Sind gar diese Eigenzulassungen der Impuls für den Gebrauchtwagenmarkt gewesen. Dieser hatte jedenfalls - wie in den Jahren zuvor – keine Mängellage.

Der Gebrauchtwagenmarkt war besser als der Bundesdurchschnitt: 7,8 Prozent Plus auf 655.846 Halterwechsel sind gut und ein Prozentpunkt über dem Durchschnitt. Nehmen wir mal die Anteile: 10,9 (Vorjahr: 10,8) Prozent für Besitzumschreibungen und 9,6 (Vorjahr: 10,0) Prozent für Neuzulassungen.

Zum Gebrauchtwagenmarkt wird Joachim Czychy ausführlich berichten.

Ein trauriges Kapitel des Autojahres 2023 ist die Elektromobilität. Die Politik hat ohne Ankündigung zum 18. Dezember eine Vollbremsung des Umweltbonus hingelegt, nachdem bereits im Jahresverlauf gewerbliche Fahrzeuge von der staatlichen Förderung ausgenommen worden waren.

Meine Damen, meine Herren, das Debakel um die Umweltprämie hat nur Verlierer, vor allem in die Glaubwürdigkeit der Politik. Ein großer Vertrauensverlust, der noch heute zu spüren ist. Wir leben in unserem Land mit vielen Entscheidungsdefiziten. Derartige Entscheidungen wie das abrupte Aus des Umweltbonus brauchen wir nicht!

Die Fragezeichen hinter den von der Politik gesetzten Zielen werden größer. Anhaltend hohe Stromtarife an den öffentlichen Ladesäulen bremsten den Umstieg auf die Elektromobilität. Zudem blieben die „drei großen Hürden“: Preis, Ladeinfrastruktur und Reichweite. Ob die neue Generation der E-Pkw die ehrgeizigen Ziele erreichen kann, ist mehr als fraglich. Bis E-Pkw das Preis-Niveau von Verbrennern erreichen wird es noch dauern.

Verbraucher-Befragungen, wie der DAT-Report, sprechen von einer wachsenden Skepsis und selbst aus der Politik kommen Stimmen, die das ausgegebene Ziel von 15 Millionen Stromern in sechs Jahren bezweifeln. Offenheit und Transparenz fordere ich ein.

Eine Umfrage unseres Zentralverbandes hat erschreckende Zahlen für die Elektromobilität erbracht: 50 Prozent minus im Auftragseingang zum Jahresstart sind alles andere als konjunkturelle Dellen.

Auch die chinesische Preisoffensive - es ist wohl schon ein Preiskampf – wird das E-Geschäft nur bedingt beleben können. Es sieht düster aus für diese Art der Klima- und Verkehrswende.

Meine Damen, meine Herren, wenn ich lese, dass 2026 auf europäischer Ebene eine Überprüfung des Verbrenner-Aus geplant sei, dann sind die Elektro-Zahlen und -ziele auch in Brüssel angekommen. Das geplante Aus für Benziner und Diesel in Europa könnte sich am Ende als verfrühte und übereilte Entscheidung herausstellen.

Zurück zur Jahresbilanz: Nutzfahrzeuge haben gewonnen. Wir verzeichnen Pluszahlen für neue Lastwagen. Unsere Statistik weist 26.398 Einheiten aus, 17 Prozent mehr im Jahresvergleich. Sattelzugmaschinen haben um 29,9 Prozent auf 5.662 Fahrzeuge zugelegt. Der Markt für gebrauchte Nutzfahrzeuge bilanzierte eine Steigerung für Lastwagen um 8,1 Prozent auf 41.630 Fahrzeuge, Sattelzugmaschinen büßten leicht ein auf 2.223 Einheiten. Ein Verlust von 2,8 Prozent.

Die aufkeimende Diskussion über den Verbrenner-Abschied für Lkw und Busse hat zwei Lager: Hersteller auf der einen, der Spediteurs-Verband auf der anderen Seite. Bis 2039 will die EU, dass die gesamte Flotte klimaneutral sein. Schwere Nutzfahrzeuge und Busse sollen mindestens 90 Prozent weniger Kohlendioxid ausstoßen. Das bedeutet, dass ein großer Teil der Nutzfahrzeuge elektrisch fahren müssten.

Ich habe da meine Zweifel. Aktuell sind in Niedersachsen von 359.470 Lastwagen 1,4 Prozent mit einer Batterie ausgerüstet. Bei den Sattelzugmaschinen sieht es noch düsterer aus: 0,03 Prozent von den rund 276.000 Fahrzeugen fahren elektrisch. Folglich noch ein weiter Weg zur Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs. Eine Schwachstelle des neuen EU-Plans wird auch die Ladeinfrastruktur sein. Das erfordert nämlich nicht nur neue Megawatt-Ladepunkte, sondern auch neue Stellplätze für die schweren Lkw.

Synthetische Kraftstoffe könnten ein Weg zu weniger Emissionen sein. Ziel der Bundesregierung sei es, eine verbindliche Regulierung in die EU-Regelung einzufügen. Ob dies schon geglückt ist, scheint bei der europäischen Stimmungslage zu diesem Thema fraglich. Jüngst wurde eine Tankstelle in Wörth am Rhein in Betrieb genommen, an der flüssiger Wasserstoff für Nutzfahrzeuge getankt werden kann. Drei Versuchs-Lastwagen sind nun in der Erprobung.

Auf der Habenseite unserer Kfz-Bilanz steht die Ausbildung. In diesen schwierigen Zeiten ist es mit Blick auf die Pisa-Ergebnisse und ein insgesamt marodes Bildungssystem besonders herauszustellen, dass die beiden größten Auto-Berufe - Kfz-Mechatroniker und Automobilkauffrau/-man - gute Bilanzen erreicht haben.

Die Zahlen im Detail: 2.559 neue Verträge für den Kfz-Mechatroniker sind eine kräftige Steigerung um 7,8 Prozent. Dies freut uns im Besonderen, weil wir damit eine kleine Minus-Phase hinter uns gelassen haben. Für den Automobilkaufmann/-frau steht Stabilität in der Ausbildungsbilanz. 510 neue Verträge entsprechen einem marginalen Rückgang von 0,6 Prozent. Dies ist das Niveau des Vorjahres.

Positiv sind die Daten auch in zwei anderen Ausbildungsberufen: Für den Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker weist die Bilanz mit 132 neuen Ausbildungsverträgen eine Steigerung von einem Drittel aus, nach einem Rückgang von fast 16 Prozent im Vergleichsjahr 2022. Dann haben wir noch die Zweiradmechatroniker mit der Fachrichtung Motorrad und Fahrrad. 36 neue Ausbildungsverträge für Motorrad-Mechatroniker und 84 für den Fahrrad-Mechatroniker weist die Bilanz aus. Dies sind Minuszahlen für Motorrad-Mechatroniker von 7,7 Prozent, aber einem Plus von 3,7 Prozent für die Fahrrad-Mechatroniker.

Das nenne ich eine zukunftsweisende Ausbildungsbilanz. Was jetzt noch fehlt und zügig und zeitnah erledigt werden muss: Berufsbilder und mögliche Abschlüsse müssen zeitgemäß weiterentwickelt werden. Fehlende Berufsorientierung an unseren Schulen erschwert den Weg zur passenden Berufsausbildung. Auch an dieser Stellschraube muss gedreht werden.

Es gibt Debatten, ob die Elektromobilität das Service-Volumen schmälern könne. Die Diskussionen über die Auswirkungen auf den Servicebereich werden zurecht geführt. Es bleibt abzuwarten, ob es tatsächlich größere Auswirkungen auf den Servicebereich geben wird. E-Modelle sind genauso wartungsintensiv wie Verbrenner, auch ohne Ölwechsel, Filter- und Zündkerzentausch. Das Ladesystem und die verbaute Hochvolt-Technik, sicherheitsrelevanten Bauteile wie Bremsen, Fahrwerk und Beleuchtung müssen gewartet werden. Aufgrund des höheren Gewichts ist der Reifenverschleiß deutlich höher.

Deutschland leidet unter einem Übermaß an Bürokratie und einer oft unflexiblen Verwaltung. Entscheidungen werden viel zu oft auf zu viele Ebenen verteilt. Ein Beispiel wie es unbürokratisch gehen kann, haben im vergangenen Jahr zwei Zulassungsstellen in Niedersachsen geliefert: Damit Autofahrer und Autofahrerinnen noch kurz vor Ultimo in den Genuss des Umweltbonus kommen konnten, hatte die Zulassungsstellen Emsland und Grafschaft Bentheim am Sonntagnachmittag, dem 17. Dezember 2023, geöffnet - Kompliment und Danke auch noch nach vier Monaten! Dass nenne ich nachahmenswerte Musterbeispiele für eine bürgernahe Verwaltung in besonderen Zeiten!

Meine Damen und Herren,

wie aber sieht die Zukunft für das Kraftfahrzeuggewerbe in Niedersachsen aus? Das aktuelle Autojahr wird ein weiteres Jahr großer Herausforderungen. Die Auftragseingänge bröckeln, die staatliche E-Auto-Förderung gibt es nicht mehr und die Preise für neue und gebrauchte Pkw bleiben auf Rekordniveau.

Eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse befürchten zum Jahresstart fast 70 Prozent der privaten Haushalte. Verunsicherte Kunden spiegeln sich in den Auftragseingängen wider. Es werden immer breitere Bevölkerungskreise, die sich die individuelle Mobilität mit einem neuen Pkw – sei es ein Verbrenner oder ein Stromer – nicht mehr leisten können. Wir brauchen, und diese Forderung richtet sich an Hersteller und Importeure, bezahlbare Pkw.

Einzig der Service wird der Leuchtturm bleiben, gefolgt von einem lebhaften Gebrauchtwagenmarkt. Immer ältere Fahrzeuge beleben den Wartungsmarkt. Immer mehr Kunden wechseln vom Neuwagenmarkt in den Gebrauchtwagenmarkt.

Die Elektromobilität wird in Niedersachsen weitere Bremsspuren ausweisen. Dass Hersteller zum Teil bis in das erste Quartal die Umweltprämie übernehmen, ist eine aus der Not geschaffene Kulanz. Das ist ohne Frage lobenswert, denn Verbraucher werden nach der politischen Fehlentscheidung schadlos gestellt – jedenfalls für das erste Quartal 2024.

Ich möchte auf zwei gegenläufige Entwicklungen mit einer Art Symbolkraft hinweisen: Während im VW-Werk in Emden in Februar und März mehrere Tage die Bänder aufgrund von Lieferproblemen, so lautet die offizielle Sprachreglung, stillstanden, lief in Bremerhaven der erste chinesische Autofrachter Ende Februar ein. Dass Autovermieter sich zunehmend von der Elektromobilität abwenden, ist schade. Mietwagen waren immer eine praktische Gelegenheit zum Kennenlernen neuer Technologien.

Wir werden uns auf die sich verändernden Marktbedingungen einstellen müssen.

Dazu gehört der Weg für den Handel in das Agenturgeschäft, die bisher größte Veränderung der Vertriebsformen in der Geschichte des Automobilhandels. Was heißt denn Agenturgeschäft, werden sie fragen? Der Vertrieb der Zukunft heißt erst einmal Unruhe, denn die Umstellungs- und Gewöhnungsphase ist nachhaltig.

Beim Agentursystem fungiert der Händler nicht als Verkäufer des Fahrzeugs, wie es beim Geschäftsmodell mit klassischem Vertragshändler der Fall wäre. Stattdessen ist er nur noch ein Agent des Herstellers oder Importeurs. Gegen eine Provisionszahlung nimmt er die Rolle des Vermittlers ein. Eine wichtige Schnittstelle zwischen Hersteller und Kunde bleibt er dementsprechend weiterhin. Als Hauptaufgabengebiet zählen aber nur noch Themen wie Kundenberatungen, Probefahrten, Auslieferungen der Autos und Service-Dienstleistungen.

Die Branche ist in einer gemischten Vertriebslage, denn einige Hersteller und Importeure sind bei der selektiven Vertriebsregelung geblieben. Noch - füge ich an.

Zum Service gehört die Frage, wem gehören eigentlich die Daten, die unsere Autos generieren? Noch immer kommen nicht alle Werkstätten in den Genuss aller Daten eines Fahrzeugs. Vor allem bei der Frage des freien Zuganges der heute von den Herstellern erhobenen Fahrzeugdaten, sind die freien Betriebe klar im Nachteil.

Für Fahrzeugdaten braucht es besondere wettbewerbsrechtliche Regelungen. So weit sind wir aber noch nicht. Denn diese Daten sind ein dickes Brett. Der Europäische Gerichtshof hat geurteilt, dass herstellerspezifische Einschränkungen beim Zugang zu den On-Board-Diagnosen-Systemen rechtswidrig seien.

Meine Damen und Herren, wir fordern für einen fairen Wettbewerb eine sektorspezifische Gesetzgebung für den Zugang zu Fahrzeugdaten. Ich warne vor monopolistischen Kontrollen der Fahrzeugdaten durch Hersteller. Wir brauchen in diesem Jahr deshalb die juristischen und politischen Rahmenbedingungen in Deutschland und in Europa.

Ich schließe mit einer Prognose, einer sehr vorsichtigen Erwartung. Die Verbände haben Prognosen zwischen 2,65 und 2,85 Millionen Neuzulassungen gestellt. Hochgerechnet für Niedersachsen könnten dies zwischen 265.000 und 285.000 Pkw-Neuzulassungen sein. Ich tendiere zu rund 285.000 Neuzulassungen und 680.000 Besitzumschreibungen. Das wäre ein Plus von fast 4 Prozent bei den Autokäufen. Das sind Kennzahlen, die noch immer weit hinter der Vor-Corona-Phase liegen. Wir werden uns wohl an den engeren Markt gewöhnen müssen.

Dazu wird die Elektromobilität leider beitragen. Die Hoch-Zeit der Stromer ist vorbei. Ob die Politik reagieren will und kann, kann ich nicht beurteilen. Vielleicht sind wir aber an dem Punkt angekommen, an dem wir uns von der Vorstellung nur einer Antriebsform in der Klimapolitik lösen sollten.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.