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

**Statement**

**Jahrespressekonferenz**

**Bremen**

**16. März 2023**

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen, meine Herren,

so etwas habe ich in meinem langen Verbands-Leben mit dem Automobil noch nicht erlebt. Das will ich vorausschicken. 2022 war ein derart turbulentes Autojahr, in dem die schwache Nachfrage stärker als das Angebot war. Der Begriff „Überproduktion“ ist zu einem Fremdwort mutiert. Die Prinzipien der Marktwirtschaft sind endlich einmal Gast im Haus des Kraftfahrzeuggewerbes.

Kaum haben wir uns von Corona erholt, steht die nächste Belastungsprobe für uns an. Die konjunkturellen und kostenmäßigen Entwicklungen sind in ihrem Ausmaß nicht abzuschätzen. Fest steht: die Preise steigen, Lieferketten sind weiter unterbrochen, Material und Produkte haben deutliche Verspätungen. Wir haben mit Fragezeichen leben gelernt.

Die Ergebnisse des Autojahres 2022 hier an der Weser bringe ich auf ein Wort: Atem- oder auch Verschnauf-Pause. Selbige ist betriebswirtschaftlicher Natur, denn die Umsatzrendite vor Steuern hat mit 3,1 Prozent deutlich zugelegt. Im Vorjahr hatten wir bescheidene 1,6 Prozent erreicht.

Der Gesamtumsatz mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge - Pkw und Lkw - und dem Service ist auf 1,8 Milliarden Euro gestiegen. Der Blick hinter diese Zahl offenbart, dass das Kraftfahrzeuggewerbe - wie viele andere Branchen - weit von einer automobilen Normalität entfernt ist.

57.010 Autokäufe, neu und gebraucht, im Markt an der Weser. Ein Verlust von 12,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im Jahresvergleich zum krisenfreien Autojahr 2019 eine Einbuße von 25 Prozent.

15.665 Pkw-Neuzulassungen stehen in der Jahresbilanz mit einem kleinen Zuwachs von 0,7 Prozent. Dieser ist einzig einem fulminanten Dezember zuzuordnen, in dem natürlich die E-Fahrzeuge, aber auch Diesel (plus 25,5 %) und Benziner (plus 9,5 %) kräftig zulegen konnten. Es war eine Jahresendrallye nicht nur zur Schönfärberei von Statistiken, es war der große Run auf die staatlichen Fördertöpfe. Dieser positive Jahresabschluss ist dem Gebrauchtwagenmarkt nicht vergönnt gewesen. Zehn Prozent minus im Dezember und 16,6 Prozent Rückgang auf 41.345 Pkw-Besitzumschreibungen als Jahresergebnis zeigen, dass wir nicht in der Normalspur gefahren sind.

Positiv waren die E-Fahrzeuge, also die vollelektrischen BEV und die Plug-In-Hybride (PHEV), die zusammen auf 4.717 Neuzulassungen kamen. Ein Plus von 17,3 Prozent gegenüber 2021. Nach dem Jahresauftakt 2023 erkennen wir, dass für die Elektromobilität die Stunden der Wahrheit schlagen werden. Die elektrische Hoch-Zeit ist vorerst gestoppt. Dazu später mehr.

Jetzt zu den durchschnittlichen Preisen für neue und gebrauchte Pkw:

- ein durchschnittlicher neuer Pkw kostete im Vorjahr 43.110 Euro. 13,6 Prozent mehr.

- ein durchschnittlicher Gebrauchtwagen kostete 19.130 Euro. 21 Prozent mehr als im Vorjahr 2021.

Das waren gewaltige Sprünge, wie wir sie noch nicht erlebt hatten. Es war aber auch ein außergewöhnliches Jahr in ungewöhnlichen Zeiten. Die neuen durchschnittlichen Neuwagenpreise resultierten aus moderat gestiegen Listenpreisen, einem hohen Anteil der E-Fahrzeuge, der SUV, gestiegenen Verkäufen aus dem Luxus-Segment und deutlich reduzierten Nachlässen.

Durch die Transformation zu alternativen Antrieben ist die individuelle Mobilität für viele Menschen teurer geworden. Ich habe die neuen Preise für neue und gebrauchte Pkw genannt. Mobilität muss auch im Zeitalter der alternativen Antriebe bezahlbar sein. Die Politik sollte reagieren und die finanziellen Rahmenbedingen prüfen. Hersteller sollten bezahlbare E-Fahrzeuge liefern.

Wer den zügigen Umstieg auf die Elektromobilität will, darf die Förderung vollelektrischer Fahrzeuge nicht kappen. Wir und unsere Kunden brauchen langfristig verlässliche Förderbedingungen und einen beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur. Sonst leidet das Vertrauen.

Beim Gebrauchtwagen war die, wie die Experten der DAT sagen, multiple Mangellage der Grund für den Schwung an der Preisschraube. Ich darf auf den Pressetext verweisen, dem sie bitte die Marktdaten entnehmen. Vor allem der Privatmarkt - wer hätte das gedacht - hat kräftig an der Preisschraube gedreht. Private hatten die höchsten Steigerungen, während der Fachhandel moderat an der Preisschraube gedreht hat. Herr Koßmann wird detaillierter darüber berichten.

Rund 41.000 Besitzumschreibungen sind Einbußen von fast 17 Prozent oder 8.200 Fahrzeugen. Es gab einfach keine Automobile, die dem Gebrauchtwagenmarkt üblicherweise vom Neu-Markt zufließen. Sie kennen die Gründe: Chipmangel und gestörte Lieferketten.

Die Elektromobilität kannte trotz dieser Irritationen im Markt nur eine Richtung - nach oben. Dank der staatlichen und stattlichen Fördergelder gab es eine Sonder-Konjunktur. Jetzt ist der vollelektrische Alltag angesagt mit gekürzten oder gestrichenen Subventionen. Laden macht bei den Strompreisen kaum Freude und aktuell diskutiert die Automobilwirtschaft, ob die Rohstoffe für Batterien für die E-Auto-Pläne ausreichen.

Die Nachfrage nach Lithium und Kobald könnte in den kommenden Jahren die verfügbaren Mengen übertreffen. Es gibt aber nach Meinung der Experten viele unbekannte Faktoren. Die Zusammensetzung von Batterien ist nicht in Stein gehauen, Hersteller können den Trend umkehren und auf kleinere Batterien setzen.

Meine Damen, meine Herren,

die Kürzung der E-Auto-Förderung 2023 hat bereits erste Spuren hinterlassen. Wir sehen das an den Zulassungszahlen im Januar. 25 Prozent Minus und keine dreistelligen Steigerungen. Wir befürchten, dass es mit der bisherigen Dynamik vorerst vorbei ist. Wir haben das neue Förderungsszenario kritisiert, weil nicht nur der Rotstift angesetzt wurde, sondern auch die Fördersumme gedeckelt wurde. Es gibt keine Planungssicherheit, es gibt bei der Jagd nach dem Umweltbonus eine Art Windhund-Rennen. Wer zu spät kommt … das kennen sie.

Die Verbraucherinnen und Verbraucher brauchen unter anderem die Gewissheit, jederzeit und überall unkompliziert laden zu können. Das ist aber aktuell nicht überall der Fall. Hier in Bremen und Bremerhaven gibt es 519 öffentlich zugängliche Ladepunkte. An einem Ladepunkt stehen statistisch 17 E-Fahrzeuge. Das ist besser als der Durchschnitt im Bund, aber es ist nicht zielführend. Es braucht ein höheres Tempo für eine gute Ladeinfrastruktur.

Der Automobilhandel steht je nach Marke vor der Umstellung auf neue Vertriebssysteme, auf das echte oder unechte Agentursystem. Wir müssen vielfach Abschied nehmen vom klassischen stationären System mit selbstständigen Unternehmern. Hersteller bauen den Direktvertrieb um und treten in direkten Wettbewerb mit dem Handel. Die Tendenz zur Konzentration in der Handelslandschaft hat bereits begonnen.

Aus drei möglichen Szenarien für den Vertrieb der Zukunft gibt es für mich nur zwei gerechte und praktikable. Sollte es beim klassischen Vertrieb über den selbstständigen und erfolgreichen Automobilhandel nicht bleiben, bleibt nur die echte Agentur übrig. Die sogenannte unechte Agentur ist für mich eine Art Rosinenpickerei. Der Hersteller hätte die Wahl ohne sämtliche Vertriebskosten und -risiken.

Wie auch immer, unruhige Zeiten stehen dem Handel ins Haus. Wenn der Handel nicht mehr verkaufen, sondern lediglich beraten soll, dann müssen sich die Beratungsleistungen in den Vergütungsregelungen niederschlagen. Egal welche Form des Vertriebs gewollt und gewünscht wird.

Was bringen die verbleibenden 9,5 Monate? Die noch immer hohe Inflation führt im Handel zu Kaufzurückhaltung. Gefahr also für das so wichtige Frühjahrsgeschäft. Noch lebt der Handel von den Auftragsbeständen, der Auftragseingang signalisiert Gefahr. Er war im vergangenen Jahr mit rund 15 Prozent stark rückläufig und auch zum Jahresstart im Januar und Februar warteten wir auf Sonnenschein. Der Auftragseingang blieb zweistellig Rot in den beiden ersten Monaten.

Wir brauchen Technologieoffenheit. Wer den Fahrzeugbestand kennt, weiß - in Bremen sind 97,3 Prozent aller Fahrzeuge, also Pkw, Lkw, Motorräder, etc. - mit einem Benzin- oder Dieselmotor unterwegs. Da wäre es doch eine Überlegung wert, nicht alles auf die E-Karte zu setzten, sondern zum Beispiel auch darüber nachzudenken, CO2 neutrale Kraftstoffe finanziell zu fördern. Mal sehen, zu welchem Ergebnis die Ampel in Berlin kommt.

Es gibt eine zahlenmäßige Zuversicht. Wir erwarten rund 16.300 Pkw-Neuzulassungen. Das wäre ein Plus von vier Prozent. Auch bei den Gebrauchten könnte es leicht aufwärts gehen. Unsere Erwartung sind 45.000 Pkw-Besitzumschreibungen. Das sind ambitionierte Erwartungen. Auch der Februar zeigte bei Pkw und Lkw kleine konjunkturelle Erholungen. Man kann aber noch nicht von Stabilität sprechen. Alles ist fragil.

Die aktuelle Stimmungslage in unserer Branche ist entgegen mancher Prognose getrübt. Dieser trübe Blick ist nicht zuletzt auf eine steigende Zahl von Stornierungen im Neugeschäft zurückzuführen. Lange Lieferzeiten fordern Tribut. Eine „emotionale dunkle Wolke“ durch lange Lieferzeiten und einen kurzen Geduldsfaden.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.