



Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe  
Kfz-Gewerbe Hessen



**Michael Kraft**

Präsident

Kfz-Gewerbe Hessen

**Statement**

**Jahrespressekonferenz**

**Wiesbaden**

**22. Februar 2024**

- es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen zu unserem Bilanz-Termin mit den Kennzahlen des Autojahres 2023 in Hessen. Wir schauen zurück und wagen einen Blick in die automobiler Zukunft. Heute, aus Anlass meiner ersten Pressekonferenz als Präsident des hessischen Kraftfahrzeuggewerbes habe ich eine Bitte: Bleiben Sie konstruktiv und kritisch, schenken Sie uns eine differenzierte mediale Aufmerksamkeit. Wir sind nicht die Hersteller von Automobilen, wir handeln mit diesen überaus attraktiven Produkten und sichern Ihre Betriebs- und Verkehrssicherheit. Wir werden in den Medien leider allzu oft verwechselt.

In Hessen gibt es rund 4.300 Autohäuser und Werkstätten, die ein überraschend starkes Autojahr 2023 mit bemerkenswerten Preis- und Mengeneffekten bilanziert haben.

Wenn allgemein von der Transformation in der Automobilwirtschaft gesprochen wird, dann geht es um technische Veränderungen bei den Produkten. Eine Transformation hat aber auch die Vertriebsformen im Kraftfahrzeuggewerbe erreicht. Dazu später mehr.

Hessen war der viertgrößte Automarkt Deutschlands mit bemerkenswerten Entwicklungen und einigen Sondereffekten. Hessen bilanzierte die höchste Steigerung aller Flächenländer bei den Pkw-Neuzulassungen, Hessen hat die beste Ausbildungsbilanz seit drei Jahrzehnten. Und: Die Jahresbilanz kann sich sehen lassen.

Zunächst aber die Kennzahlen des Autojahres 2023 in Hessen im Überblick:

- 812.638 Autokäufe, davon 338.605 neue Pkw, sind ein Plus von 13 Prozent. Gegenüber 2019 aber ein Minus von 13,2 Prozent.
- Die Nachfrage nach Benzinern und Diesel ist im Autojahr 2023 in Hessen deutlich gestiegen.
- Der Benziner legte um 28,4 Prozent zu und kam auf 123.975 Neuzulassungen beziehungsweise auf einen Marktanteil von 36,6 (Vorjahr: 34,5) Prozent.
- Die Anzahl der neuen Diesel-Pkw stieg um 17,5 Prozent auf 59.783 Einheiten, was für einen Marktanteil von 17,7 (Vorjahr: 18,2) Prozent reichte.
- Zusammen kamen die klassischen Verbrenner somit auf 54,3 Prozent Marktanteil. Vor einem Jahr waren es 52,7 Prozent. 2019 waren es 92,8 Prozent. Warum immer der Vergleich 2019? Es war das letzte krisenfreie Autojahr vor Corona, vor der Chip-Krise, vor Kriegen, vor gestörten Lieferketten, die uns jetzt wieder bedrohen.
- Bei den reinen Batterie-Pkw legten die Neuzulassungen um 24,6 Prozent auf 59.615 Einheiten zu.

- Bei den Plug-in-Hybriden ist der Markt zurückgegangen. 23.249 Neuzulassungen stehen in unserer Statistik.
- Der Elektro-Marktanteil liegt bei 24,5 Prozent. 31,5 Prozent waren es im Autojahr 2022.
- Das Segment der alternativen Antriebe kam auf 154.827 (Vorjahr: 132.035) Zulassungen. Das entspricht einem Anteil von 45,7 (Vorjahr: 47,2) Prozent
- Die Gesamtumsätze stiegen auf 29,3 Milliarden Euro im hessischen Markt.
- Der Verkauf neuer Pkw generierte 15,2 Milliarden Euro, der Gebrauchtwagenmarkt erreichte 8,8 Milliarden Euro und der Umsatz mit neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen stieg auf 2,9 Milliarden Euro.
- Im Service erwirtschafteten unsere Unternehmen 2,4 (Vorjahr: 2,0) Milliarden Euro.

Fazit: Ein unerwartet lebhaftes Autojahr, das indes von zwei Faktoren im Neuwagengeschäft begünstigt war. Zum einen sind etliche Aufträge aus dem Jahr 2022 in 2023 abgearbeitet worden, zum anderen ist der durchschnittliche Neuwagen-Preis erneut gestiegen. Die Umsatz-Schraube hat sich kräftig nach oben gedreht. So wird es jedoch nicht weitergehen.

Wir stehen an einem Wendepunkt, hoffentlich zum Besseren. Die Branche erwartet Antworten und Lösungen zu den aktuellen Fragen wie es mit der technischen Entwicklung weitergeht, wie sich neue Vertriebsformen auswirken und wie die Debatten zur Verkehrs- und Klimawende ausgehen. Wir brauchen Verlässlichkeit und keine weiteren Belastungen.

Die Detail-Zahlen zu Umsätzen, Zulassungen und Besitzumschreibungen entnehmen Sie bitte dem Presstext, den ich hiermit autorisiere.

Ursprünglich sollte die Förderung der Neuanschaffung eines vollelektrischen Elektroautos Ende 2024 auslaufen. Aufgrund der Haushaltskrise stoppte die Bundesregierung das Programm am 13. Dezember 2023 unvermittelt. Der plötzliche Förderstopp führte zu Ärger und Enttäuschung, vor allem zu einem Vertrauensverlust. Der Umweltbonus fehlt den Kunden in der Kalkulation. Dankenswerterweise haben Hersteller und Importeure diese Lücke geschlossen.

Keine Technik, meine Damen, meine Herren, darf auf Dauer am Tropf des Staates hängen. Der Umweltbonus sollte eine Art Anschubfinanzierung sein. Denn E-Autos sind gegenwärtig in Anschaffung und Betrieb teurer als Verbrenner. Erst eine neue Fahrzeuggeneration, deren Serienproduktion vor der Tür steht, wird hier signifikante Verbesserungen für ihre Kunden bringen. Aber das, was am 13. Dezember 2023 geschehen ist, darf sich nicht wiederholen: eine bis Ende 2024 versprochene Subvention wurde überraschend gestrichen. Dadurch wurde die Wirtschaftlichkeitsrechnung insbesondere von Privatleuten eliminiert. Dankenswerterweise ist die Industrie „eingesprungen“ und hat für das, was Politik und Verwaltung versprochen, gezahlt.

Wir fordern Verlässlichkeit für das Handeln von Politik und Verwaltung!

Kräftig gestiegen - dies hat die Zulassungs- und Umsatzzahlen stark beeinflusst - sind die Eigenzulassungen der Hersteller und Importeure und des Handels in Hessen. 20 Prozent (und vielleicht sogar ein bisschen mehr) der Pkw-Neuzulassungen waren nach unseren Schätzungen Eigenzulassungen. Im Januar 2024 betrug der Anteil der Eigenzulassungen bundesweit 26,3 Prozent, eine Zunahme um fast 4 Prozent.

Jetzt komme ich zu den Umsätzen: 29,3 Milliarden Euro sind eine Bestmarke der vergangenen Jahre. Die Steigerung betrug 18,4 Prozent. Insgesamt erreichte der Umsatz mit neuen Pkw 15,2 Milliarden Euro. Ein Plus von 25,9 Prozent. Im hessischen Pkw-Markt wurden 338.605 neue Pkw verkauft, eine Zunahme um 21,0 Prozent. Auch der Anteil der Privat-Käufe ist erfreulicherweise gestiegen, nämlich um 20,6 Prozent auf 123.591 Zulassungen.

Umsatzstark war auch das Geschäft mit gebrauchten Pkw. 8,8 (Vorjahr: 8,3) Milliarden Euro sind eine Zunahme um 6,9 Prozent. Mengenmäßig gab es nach Jahren des Angebotsmangels eine spürbare Erholung. Der Preisanstieg wurde gestoppt, das Kaufinteresse stieg und bei einem durchschnittlichen Fahrzeualter von 10,1 Jahren stieg die Notwendigkeit, ein jüngeres Fahrzeug zu erwerben.

Dieses Angebot hatte und hat der Fachhandel im Vergleich zum Privatmarkt. Durchschnittlich - dies sind Ergebnisse des neuen DAT-Reports - sind Gebrauchte im Markenhandel 4,6 Jahre alt, im Privatmarkt 9,1 Jahre. Auch die Laufleistungen unterscheiden sich erheblich: knapp 50.000 Kilometer stehen beim Markenhandel auf dem Tachometer, bei Privatverkäufern sind es fast 87.000 Kilometer. Folglich sind auch die Preise höchst unterschiedlich: rund 26.000 Euro im Markenhandel, knapp 13.000 Euro im Privatmarkt.

Eine Anmerkung zu den Marktanteilen. Dass der Markenhandel erneut Marktanteile verloren hat, ist vor allem der Tatsache zuzuschreiben, dass gekündigte Markenhändler nicht aus dem Markt verschwinden. Sie bleiben mit dem Handel mit gebrauchten Fahrzeugen und dem Service im Markt. Noch 2018 bilanzierte der Markenhandel 51 Prozent Marktanteil. Im Vorjahr erreichte er 37 Prozent. Der reine Gebrauchtwagenhandel meldete 34 (Vorjahr: 26) Prozent und der Privatmarkt kam auf 29 (Vorjahr: 36) Prozent.

Nutzfahrzeuge haben gewonnen. Wir verzeichnen Pluszahlen für Transporter und schwere Nutzfahrzeuge. Unsere Statistik weist 52.646 Einheiten aus, 24,2 Prozent mehr im Jahresvergleich. Dies waren 5.250 Lkw und 52.126 Transporter.

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 2040 will die EU, dass schwere Nutzfahrzeuge und Busse 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 Hessen von 271.000 Lastwagen 3.700 mit einer Batterie ausgerüstet. Das sind 1,4 Prozent. Bei den Zugmaschinen sieht es noch düsterer aus:

0,04 Prozent von den rund 160.000 Fahrzeugen fahren elektrisch. Das sind homöopathische Größenordnungen und folglich ein weiter Weg.

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. Eine von Berlin geforderte Regelung soll ermöglichen, dass Lastwagen, die nachweislich nur mit E-Fuels betankt werden können, unbefristet zugelassen werden können.

Eine Schwachstelle des neuen EU-Plans wird auch die Ladeinfrastruktur sein. Das erfordert nämlich nicht nur neue Ladepunkte, sondern auch neue Stellplätze für die schweren Lkw.

Meine Damen und Herren, der Automobilhandel ist auf dem Weg in einen „Vertrieb der Zukunft“. Neue Händlerverträge und neue Margensysteme sorgen für Unruhe in unseren Reihen. Das ist in dieser Umstellungs- und Gewöhnungsphase aber verständlich.

Genau so spannend ist ein an verschiedenen Stellen bereits beobachtbarer Wechsel in der Rolle des Absatzmittlers, getrieben durch neuere elektronische Vertriebssysteme und Plattformen. Werden künftig Avatare die Rolle von Verkäufern und Produktexperten übernehmen? Welche Rolle werden künstliche Intelligenzen beispielsweise bei Bedarfsanalysen spielen? Können Datenbrillen bei der Ausstattungs- und Farbkonfiguration einen realen Ausstellungsraum ersetzen?

Eine weitere Herausforderung wird die Antwort auf die Frage sein, wem die Auto-Daten gehören. 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. Diese Daten sind etwa für eine vorausschauende Fahrzeugwartung notwendig, um frühzeitig auf mögliche Fehlerquellen und damit auch eventuelle Gefahren zu reagieren. Es geht also auch um den Verbraucherschutz.

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 herstellereinspezifische Einschränkungen beim Zugang zu den On-Board-Diagnosen-Systemen rechtswidrig seien.

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.

Unsere Betriebe sehen sich angesichts der konjunkturellen Schwächephase und der Herausforderungen der Transformation mit großen wirtschaftlichen Unsicherheiten konfrontiert und halten die politischen Rahmenbedingungen für unzureichend. Es gibt zu

viele Entscheidungsdefizite. Unternehmerische Tätigkeit im Kraftfahrzeuggewerbe wird einer aktuellen Befragung zufolge durch vier Punkte besonders beeinflusst: erstens: unsichere politische Entscheidungen, zweitens: steigende Kosten, drittens: überbordende Bürokratie und viertens: der Fachkräftemangel.

Die zunehmende Regulatorik stellt insbesondere für die Mehrheit unserer kleinen und mittleren Betriebe eine kaum noch zu stemmende Herausforderung dar.

Wir werden von einer Flut neuer Regelungen in verschiedenen Bereichen wie dem Verbrauchlabel bei Neufahrzeugen, Geldwäsche, Datenschutz, Lieferketten oder Berichtspflichten bei der Nachhaltigkeit gelähmt. Diese zusätzlichen Anforderungen bedeuten einen erheblichen Mehraufwand, der die Betriebe stark belastet.

Wie geht es weiter, wie sieht die Perspektive aus? Wir müssen zumindest für 2024 Abschied nehmen von Zulassungszahlen aus der Vor-Corona-Zeit. Wenn in diesem Jahr von den Verbänden bundesweit zwischen 2,65 und 2,85 Millionen Neuzulassungen erwartet werden, sollte der Handel in Hessen statistisch betrachtet 240.000 und 255.000 neue Pkw generieren können. Das wären deutliche Einbußen.

Der Jahresstart im Januar war jedenfalls ein Ergebnis ohne Substanz. Plus 43,8 Prozent in Hessen waren das Ergebnis von Herstellerzulassungen und schwacher Vergleichszahlen aus dem Vorjahr.

Mein Blick auf das aktuelle Autojahr: eine Umfrage unseres Zentralverbandes hat im Besonderen für die Elektromobilität eine große Auftragslücke ergeben. Die befragten Betriebe berichteten von Rückgängen für die Elektromobilität, während für Benzin- und Dieselfahrzeuge Wachstumsraten prognostiziert werden.

Meine Damen, meine Herren, ich bin zuversichtlicher als einige Prognosen. Leicht steigende Pkw-Neuzulassungen, ein solides Nutzfahrzeuggeschäft, ein lebhafter Gebrauchtwagenmarkt und ein weiterhin dynamischer Service sollten 2024 im hessischen Automarkt trotz der wirtschaftlich nicht einfachen Rahmenbedingungen die Positionen des mittelständischen Kraftfahrzeuggewerbes festigen.

Soweit meine Ausführungen, ich übergebe das Wort an Herrn Krämer.