



VDIK-Jahrespressegespräch

Statement von Reinhard Zirpel, Präsident des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK)

3. Dezember 2020, 12.00 Uhr

Ich begrüße Sie zum Jahrespressegespräch des VDIK. Zusammen mit meinen Vorstandskollegen möchte ich das Autojahr 2020 Revue passieren lassen und einen Ausblick auf 2021 geben.

In diesem Jahr ist nichts so wie immer. Die Corona-Pandemie hat nicht nur unsere Branche, sondern die ganze Welt fest im Griff. Die Automobilmärkte müssen nie dagewesene Einbrüche verkraften. Was das im Einzelnen bedeutet, werde ich Ihnen erläutern.

Ich habe schon zu Beginn der Pandemie gesagt, dass wir trotz Corona an dem Ziel festhalten müssen, den alternativen Antrieben zum Durchbruch zu verhelfen. Daher ist es umso erfreulicher, dass wir nun sagen können: 2020 ist trotz Corona-Krise das Jahr des Durchbruchs für die Elektromobilität geworden. Auch dazu gleich mehr.

Markt und Corona

Lassen Sie mich zunächst erläutern, welche dramatischen Auswirkungen die Corona-Pandemie auf die wirtschaftliche Entwicklung der Automobilbranche hat.

Deutscher Pkw-Markt

Für den deutschen Pkw Markt rechnen wir im Gesamtjahr 2020 mit einem Rückgang um 20 Prozent auf rund 2,9 Millionen Neuzulassungen. Damit wurden 700.000 Pkw weniger zugelassen als 2019. Erwartet hatten wir einen Rückgang um höchstens 250.000 Einheiten. Der Markt erreicht 2020 damit das tiefste Niveau seit der Wiedervereinigung.

Auffällig ist die stark unterschiedliche Entwicklung der beiden Halbjahre. Wir erlebten einen dramatischen Einbruch um 35 Prozent in den ersten sechs Monaten. Im zweiten Halbjahr kam es mit minus 4 Prozent quasi zu einer leichten Erholung. Von den insgesamt 2,9 Millionen neuen Pkw sind damit allein knapp 1,7 Millionen von Juli bis Dezember zugelassen worden.

Lassen mich das etwas näher erläutern: Das Auto-Jahr 2020 begann zunächst im Rahmen der Erwartungen. Aber Corona führte dann ab März zu einem heftigen Abrutschen der Nachfrage. Auf dem Höhepunkt im April sanken die Neuzulassungen um 61 Prozent. Ursächlich dafür war vor allem die Schließung der Autohäuser von Mitte März bis zum 20. April. Als großes Problem erwiesen sich auch die massiven Einschränkungen bei den Zulassungsstellen, die wir mehrfach kritisiert haben. Die Erholung des Kfz-Marktes lief zu Beginn des Sommers daher zunächst nur schleppend.

Erst im Juli kehrten die Neuzulassungszahlen dann auf den Pfad der Vorjahre zurück. Das lag erstens an der allgemeinen wirtschaftlichen Erholung im dritten Quartal. Und zweitens hat die

Mehrwertsteuersenkung bei den Privatkunden Wirkung gezeigt und den einen oder anderen Interessenten zum Kauf ermutigt.

Internationale Hersteller

Auch die internationalen Hersteller haben 2020 natürlich weniger Autos verkauft. Die VDIK-Mitglieder werden bis zum Jahresende rund 1,16 Millionen Pkw absetzen, das sind über 200.000 Fahrzeuge weniger als 2019. Die internationalen Hersteller sind damit etwas weniger stark vom Einbruch betroffen als der Gesamtmarkt. Unser Marktanteil steigt damit erstmals auf über 40 Prozent. Vier von zehn neuen Autos in Deutschland tragen das Logo einer internationalen Marke. Das liegt vor allem an der Stärke bei den Privatkunden. Hier liegt der VDIK-Anteil 2020 über 50 Prozent.

Flotten- und Privatkunden

Sehr unterschiedlich haben sich die verschiedenen Vertriebskanäle im Jahresverlauf entwickelt. Das Privatkundengeschäft ist im ersten Halbjahr stärker als der Gesamtmarkt um 36 Prozent eingebrochen. Die privaten Käufer haben also sehr sensibel auf den Lockdown und die erste Corona-Welle reagiert.

Im zweiten Halbjahr steigen die privaten Zulassungen um 8 Prozent. Im Gesamtjahr liegt das Minus nach unserer Schätzung bei rund 15 Prozent und entwickelt sich damit besser als der Gesamtmarkt.

Die Neuzulassungen der Flottenkunden blieben dagegen im ersten Halbjahr mit nur 26 Prozent Minus etwas stabiler. Die Erholung in der zweiten Jahreshälfte fällt dafür aber schwächer aus. Im Gesamtjahr lässt das Flottengeschäft um 17 Prozent nach.

Bei allen sonstigen Kanälen, also Kfz-Handel, Kfz-Bau und Vermieter, fällt der Rückgang mit minus 32 Prozent insgesamt höher aus.

Fazit: Im Pkw-Markt haben vor allem die Privatkunden im zweiten Halbjahr für Dynamik gesorgt. Bevor die Mehrwertsteuersenkung in vier Wochen ausläuft, könnte es hier zu einem kleinen Schlussspurt kommen. Wir sehen das bereits an den Novemberzahlen.

Durchbruch der Alternativen Antriebe

Im Gegensatz zum Gesamtmarkt erleben wir bei Batterie-Elektroautos und Plug-In-Hybriden einen wahren Boom. Er wurde vor allem von der so genannten Innovationsprämie ausgelöst, die die Bundesregierung mit dem Konjunkturpaket beschlossen hat. Seit Anfang Juni zahlt der Bund für neu zugelassene Elektrofahrzeuge den doppelten Zuschuss. Zusammen mit dem Herstelleranteil kann die Förderung nun bis zu 9.000 Euro betragen. Wir hatten diese Verdoppelung des Staatsanteils genauso vorgeschlagen.

Und sie zeigt Wirkung: Wir rechnen damit, dass 2020 über 350.000 batteriebetriebene Elektroautos, Plug-In-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge neu zugelassen werden. Der Zuwachs gegenüber 2019 beträgt sage und schreibe 220 Prozent. Der Anteil am Gesamtmarkt steigt von knapp drei Prozent im Vorjahr auf nun 12 Prozent. Damit wird 2020 zum Jahr des Durchbruchs der Elektromobilität in Deutschland.

Im Detail gehen wir davon aus, dass bis Jahresende über 170.000 rein batterieelektrische Pkw neu zugelassen werden und über 180.000 Plug-In-Hybride. Außerdem werden wahrscheinlich rund 300 Brennstoffzellen-Pkw neu zugelassen.

Auch bei den Elektrofahrzeugen stellen wir fest, dass der Boom etwa zur Jahresmitte eingesetzt hat, als – wie erwähnt – die höhere Förderung in Kraft trat.

Die Innovationsprämie sollte ursprünglich nur bis Ende 2021 gelten. Das hätte 2022 zu einem Einbruch der Elektroauto-Neuzulassungen führen können. Diese Gefahr ist nun gebannt. Die Bundesregierung hat angekündigt, die hohe Förderung bis 2025 zu verlängern. Damit kann der Durchbruch der Elektromobilität, den wir jetzt Jahr erleben, auch über 2021 hinaus verstetigt werden. Für Kunden und Hersteller entsteht damit Planungssicherheit.

Zugelegt haben aber nicht nur Elektrofahrzeuge. Im Krisenjahr haben die Autokäufer verstärkt auf Fahrzeuge auch mit anderen alternativen Antrieben gesetzt. Dazu zählen auch Hybride ohne Stecker, Mild-Hybride und Gas-Pkw. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr liegt voraussichtlich bei 120 Prozent. Insgesamt erwarten wir etwa 700.000 neue Pkw, die anders als mit reinen Benzin- oder Dieselmotoren angetrieben werden. Das ist ein Marktanteil von etwa 24 Prozent. Jedes vierte Auto wird also mit einem alternativen Antrieb ausgeliefert.

Die Zunahme der alternativen Antriebe zieht logischerweise einen Rückgang von Neuzulassungen bei den reinen Dieseln und Benzinern nach sich. 2020 wurden 29 Prozent aller Pkw mit einem Dieselantrieb ausgeliefert. Das ist der niedrigste Anteil seit 1999. 47 Prozent der Neuzulassungen hatten einen Ottomotor.

Die internationalen Hersteller sind bei allen alternativen Antrieben gut unterwegs. Das meistverkaufte Batterie-Elektroauto kommt von einem VDIK-Unternehmen. Serienreife Brennstoffzellenfahrzeuge gibt es nur von internationalen Herstellern. Auch bei den Hybridfahrzeugen mit und ohne Stecker sind wir sehr gut vertreten. Unser Marktanteil bei alternativen Antrieben liegt bei rund 40 Prozent. Unsere Hersteller bieten inzwischen über 80 elektrifizierte Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle an. Und nicht zu vergessen: Sie arbeiten auch weiter an immer effizienteren Verbrennungsmotoren. Die internationalen Hersteller tragen damit erheblich zur Verbreitung emissionsarmer Antriebe und zum Klimaschutz in Deutschland bei.

Nutzfahrzeugmarkt

Die Coronakrise hat auch im deutschen Nutzfahrzeugmarkt tiefe Spuren hinterlassen. 2020 werden voraussichtlich rund 350.000 Nutzfahrzeuge neu zugelassen, das ist ein Minus von 15 Prozent. Der Markt fällt damit auf das niedrigste Niveau seit 5 Jahren. Die internationalen Hersteller werden ihren Marktanteil von knapp 30 Prozent in etwa halten.

Ähnlich wie bei den Pkw brachen auch hier die Zulassungszahlen im ersten Halbjahr mit minus 29 Prozent sehr stark ein. Bei den schweren Fahrzeugen fiel der Rückgang mit minus 41 Prozent von Januar bis Juni sogar noch deutlich höher aus.

Konjunkturpaket

Die Corona-Krise hat unsere und auch andere Branchen hart getroffen. Die Maßnahmen, die die Bundesregierung im Juni beschlossen hat, sind daher äußerst wichtig. Wir haben in diese Diskussion ein sehr umfassendes Konzept zur Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen eingebracht. Dabei haben wir auch Kaufprämien für Benzin- und Diesel gefordert. Die Bundesregierung hat hier jedoch anders entschieden. Damit hat sie immerhin Klarheit geschaffen. Eine erneute Diskussion darüber wäre für den Autohandel nun aber kontraproduktiv. Denn das könnte wieder zu Kaufzurückhaltung führen.

Klimaziele im Verkehr

Klimaschutz ist eine wichtige gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die internationalen Hersteller bekennen sich zu den Pariser Klimazielen. Wir beteiligen uns an der Debatte über den Green

Deal und die Klimaziele. Und zwar mit einer klaren Botschaft: Es gibt in Europa bereits scharfe CO₂-Flottenziele. Bei Pkw gilt das 95 Gramm Ziel ab diesem Jahr. Bis 2030 sind weitere 37,5 Prozent Reduzierung zu erreichen. Lkw-Hersteller müssen um 30 Prozent reduzieren. Nun wird über eine weitere Verschärfung der beschlossenen Ziele für 2030 diskutiert. Wir sehen aber im Moment nicht die Voraussetzung, damit die Hersteller noch anspruchsvollere CO₂-Ziele überhaupt erreichen könnten. Denn die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen ist bei weitem nicht in allen Mitgliedsstaaten ausreichend. Aber vor allem die Tank- und Ladeinfrastruktur für emissionsarme Fahrzeuge ist europaweit gesehen völlig unzureichend.

Herausforderung Ladeinfrastruktur

Lassen Sie mich das mit Blick auf Deutschland ausführen. Wir sehen die zunehmende Gefahr, dass die Ladeinfrastruktur zum Flaschenhals wird. Denn einerseits ist bekannt, was getan werden muss. Die Maßnahmen sind im Masterplan Ladeinfrastruktur beschrieben. Vieles davon kommt in Gang: Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur hat ihre Arbeit aufgenommen. Das Förderprogramm für private Ladepunkte ist endlich gestartet. Der Bund schreibt ein gigantisches Schnellladenetzt mit 1000 Standorten aus.

Aber es fehlt andererseits an Ambition und Tempo bei der Umsetzung. Das neue Wohnungseigentumsgesetz räumt Eigentümern und Mietern jetzt ein Recht für einen eigenen Ladepunkt ein – wohlgemerkt auf eigene Kosten. Darüber wurde jahrelang diskutiert. Über die geplanten Vorgaben für Ladeinfrastruktur in Neubauten sind die Koalitionspartner uneinig. Und wir sehen auch, dass viele Kommunen bei der konkreten Umsetzung zögern.

Also, die Richtung stimmt, aber die Devise bei der Ladeinfrastruktur muss lauten: Schneller, höher, weiter!

Plug-In-Hybride

Neben der Ladeinfrastruktur ist auch die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen durch die Kunden ein Erfolgsfaktor. Reichweitenangst spielt immer noch eine Rolle. Deswegen halten wir Plug-In-Hybride für eine kluge Lösung. Die Fahrzeuge ermöglichen heute elektrisches und damit lokal emissionsfreies Fahren. Gleichzeitig sorgt der Verbrennungsmotors für genug Reichweite.

Plug-In-Hybride leisten einen Beitrag zur CO₂-Reduzierung, wenn sie bestimmungsgemäß genutzt werden. Wer die elektrische Reichweite, die stetig wächst, ausschöpft und täglich Ökostrom lädt, kann klimaneutral fahren. Wir beobachten vor allem bei Privatkunden, dass sehr viel elektrisch gefahren wird. Bei Dienstwagen kommt es u.a. darauf an, dass von den Flottenverantwortlichen starke Anreize für elektrisches Fahren gesetzt werden, z.B. durch Ladekarten.

Wasserstoff

Anders als Plug-In-Hybride und Batterie-Elektroautos spielen Brennstoffzellenfahrzeuge zahlenmäßig noch keine große Rolle. Sie bieten aber umso größeres Zukunftspotenzial. Und hier passiert einiges. Bis 2021 wird in Deutschland eine Tankinfrastruktur für 60.000 Brennstoffzellen-Pkw und 500 Nutzfahrzeuge geschaffen. Die internationalen Hersteller sind führende Anbieter von Brennstoffzellenfahrzeugen. Bei der Förderung sind diese Fahrzeuge mit batterieelektrischen Fahrzeugen gleichberechtigt. In der öffentlichen Wahrnehmung kommt das nur bedingt an. Industrie und Politik sollten daher Wasserstoff auch im Verkehrssektor weiter konsequent vorantreiben.

Alternative Antriebe bei Nutzfahrzeugen

Auch im Straßengüterverkehr ist die Reduzierung von Treibhausgasemissionen eine große Aufgabe. Die Nutzfahrzeughersteller arbeiten hart daran, die extrem anspruchsvollen europäischen CO₂-Flottenziele zu erreichen. Hier ist das Rennen um die beste Technologie für klimafreundliche Nutzfahrzeuge offen. Daher sollte die Politik technologieoffen Voraussetzungen schaffen.

Das bedeutet:

- Förderung von Fahrzeugen mit allen verfügbaren alternativen Antrieben,
- Aufbau der Tank- und Ladeinfrastruktur und
- ein regulatorischer Rahmen, der CO₂-Reduzierung über die Lkw-Maut belohnt.

Die Nutzfahrzeughersteller leisten ihren Beitrag, indem sie klimafreundliche Fahrzeuge auf die Straßen bringen.

Batterieelektrische Lkw mit bis zu 300 Kilometer Reichweite sind bereits bestellbar oder werden es in Kürze sein. Serienreife Brennstoffzellen-Lkw kommen voraussichtlich etwa ab Mitte dieses Jahrzehnts. Oberleitungs-Lkw sind eine Option, allerdings nur wenn der Staat ein flächendeckendes Oberleitungsnetz aufbaut.

Aber ich möchte betonen, dass auch mit Gas betriebene Lkw einen erheblichen Betrag zur CO₂-Reduzierung leisten. Für die Langstrecke sind sie im Moment die einzige verfügbare Alternative zu Diesel-Lkw. Daher sollten Kaufanreize weiter in der bisherigen Höhe für Gas-Lkw gewährt werden. Die Mautbefreiung muss wie geplant bis 2023 gelten.

Die Bundesregierung hat vor zwei Wochen ein Flottenerneuerungsprogramm für Lkw beschlossen. Wir haben in den vergangenen Wochen immer wieder betont, dass auch die Nutzfahrzeugbranche von Corona hart getroffen wurde und nicht vergessen werden darf. Das Programm wird helfen, Gefahren für Arbeitsplätze und Betriebe abzuwenden. Es ist auch für Klima und Umwelt gut, weil nun starke Anreize entstehen, alte Fahrzeuge mit hohen Emissionen auszumustern.

Prognose Lkw

Jetzt komme ich zu unserer Prognose für 2021 und beginne mit den Nutzfahrzeugen. Die Marktprognose für 2021 fällt hier schwer. Lkw sind Investitionsgüter, die Nachfrage hängt daher stark an den Zukunftserwartungen der Unternehmen. Insgesamt rechnen wir mit einem Markt von 370.000 Einheiten – also plus 6 Prozent. Dieser Zuwachs wird vor allem von den leichten weniger den schweren Lkw getragen.

Prognose Pkw

Wir gehen aktuell davon aus, dass der deutsche Pkw-Markt nächstes Jahr um 7 Prozent auf etwa 3,1 Millionen Neuzulassungen zulegt. Für eine kräftigere Erholung sehen wir im Moment noch keine ausreichende Basis. Die Unsicherheit wegen der andauernden Pandemie dürfte sich bis weit ins nächste Jahr hinein fortsetzen. Auch, weil die Mehrwertsteuersenkung Ende des Jahres ausläuft. Damit entfällt dieser besondere Kaufanreiz für private Kunden.

Prognose alternative Antriebe

Wir sind aber sehr optimistisch, was die alternativen Antriebe angeht. Nächstes Jahr werden in Deutschland voraussichtlich 500.000 bis 600.000 Elektrofahrzeuge neu zugelassen werden. Nächstes Jahr könnte also schon jeder fünfte oder sechste neue Pkw ein E-Fahrzeug sein. Das würde auch bedeuten, dass wir Ende 2021 rund eine Million Elektrofahrzeuge im Bestand erreichen würden.

Schauen wir noch auf die Zulassungen der alternativen Antriebe insgesamt. Sie werden nächstes Jahr mindestens ein Drittel des Pkw-Marktes ausmachen. Emissionsarme Mobilität, nicht nur Elektromobilität, startet 2021 also richtig durch.

Ich fasse zusammen: Hinter uns liegt ein historisches Autojahr mit dem schwersten Einbruch, den wir je erlebt haben. Für 2021 hoffen wir auf eine zaghafte Erholung. Aber es gibt auch einen bedeutenden Lichtblick: Alternative Antriebe haben den Durchbruch geschafft.