



## **VDIK-Jahrespressegespräch**

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

**am 2. Dezember 2022, 11.00 Uhr  
Frankfurt am Main**

Meine Damen und Herren,

ich darf Sie zur Jahrespressekonferenz des VDIK herzlich willkommen heißen. Wir blicken heute auf das Autojahr 2022 zurück und schauen nach vorne. Dazu begrüße ich auch meine Kollegen im VDIK-Vorstand.

2022 hat uns keine positiven Überraschungen gebracht. Es gab für den Automarkt leider nur wenige Lichtblicke. Auch bei den alternativen Antrieben gelang es nicht, die hohen Erwartungen zu erfüllen.

### **Marktentwicklung**

#### Pkw-Markt Deutschland

Noch 2021 stand die Automobilindustrie vollkommen im Bann eines unerwartet massiven Halbleitermangels, der zu großen Liefer- und Produktionsschwierigkeiten führte. Die Kunden wollten mehr Autos kaufen, als die Industrie produzieren konnte. So lautete damals unsere Diagnose. Für 2022 hatten wir die berechtigte Hoffnung, dass sich die Situation deutlich entspannen würde. Der russische Überfall auf die Ukraine hat dies zunichte gemacht.

Nun bleiben wir 2022 weiter auf dem Tiefpunkt des Marktes, obwohl schon zwei sehr schlechte Jahre hinter uns liegen. Für das Gesamtjahr rechnen wir mit einem Minus von rund 1 Prozent gegenüber 2021 und nur 2,6 Millionen Pkw-Neuzulassungen. Das bedeutet, dass 1 Million Pkw weniger zugelassen werden als 2019, dem letzten Vorkrisenjahr.

Für 2022 hatten wir ursprünglich eine Prognose von 3 Millionen Neuzulassungen abgegeben. Das zeigt vor allem, wie schwierig es geworden ist, die Marktentwicklung zu prognostizieren. Der Pkw-Markt befindet sich seit bald drei Jahren auf einer Berg- und Talfahrt. Und wir wissen nie genau, was uns hinter der nächsten Kurve erwartet.

Das spiegelt sich auch im Verlauf des Jahres 2022 wider. Nach Zuwächsen in den ersten beiden Monaten, gingen die Neuzulassungen ab März kräftig zurück. Der Markt bekam die Auswirkungen des Krieges rasch zu spüren. Zwar gab es ab September wieder Zuwächse. Die in den vergangenen Monaten zu beobachtenden zweistelligen Wachstumsraten sind aber nicht unbedingt ein Hinweis auf eine starke Automobilkonjunktur. Vielmehr haben sich die Produktionsbedingungen gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert, was einen langsamen Abbau des Auftragsbestandes ermöglicht.

Diese Entwicklung wird uns nach aktuellem Stand noch einige Monate begleiten. Wir beobachten allerdings seit einigen Wochen deutlich sinkende Auftragseingänge. Es wollen oder können also weniger Kunden Autos kaufen. Und das bedeutet, dass die Kaufzurückhaltung der Kunden dem Markt bald wieder ebenso zu schaffen machen könnte, wie angespannte Lieferketten.

### Internationale Hersteller

Auch die internationalen Hersteller haben 2022 weniger Autos verkauft. Die VDIK-Mitglieder werden bis zum Jahresende gut 1 Million Pkw absetzen, das sind etwa 40.000 Fahrzeuge weniger als 2021. Die internationalen Hersteller waren also auch stark von dem Rückgang betroffen. Gleichwohl gibt es natürlich Unterschiede von Marke zu Marke. Dabei liegt der VDIK-Marktanteil bei gut 39 Prozent. Vier von zehn neuen Autos in Deutschland tragen somit das Logo einer internationalen Marke.

### Flotten- und Privatkunden

Die geschilderten Produktionsengpässe haben auch deutliche Auswirkungen auf die Vertriebskanäle. Es ist erkennbar, dass Privat- und Flottenkunden vorrangig beliefert werden. Hier steigen die Neuzulassungen leicht an. Zulassungen auf den Kfz-Handel und die Vermieter sinken hingegen um 11 Prozent auf ein Rekordtief. Da Neuzulassungen des Kfz-Handels und der Vermieter die wesentliche Quelle für das Angebot an jungen Gebrauchtwagen sind, kann es nicht überraschen, dass auch hier das Volumen deutlich eingebrochen ist. Es hat sich gegenüber den Vorjahren in etwa halbiert. In der Konsequenz steigen Preise für junge Gebrauchte, mit der Folge insgesamt steigender Gebrauchtwagenpreise.

Nach dem Rekordtief der privaten Zulassungen 2021 erwarten wir 2022 ein leichtes Wachstum. Das bedeutet aber auch, dass wir 2022 rund 20 Prozent unter dem langjährigen Durchschnitt liegen. Der Marktanteil der VDIK-Marken bei den privaten Käufern legt im ablaufenden Jahr leicht zu, auf 49 Prozent. Im Privatmarkt sind die internationalen Marken also besonders stark.

### Nutzfahrzeuge

Im Unterschied zum Pkw-Markt, der das Vorjahresniveau nur knapp verfehlen wird, sieht es auf dem Nutzfahrzeugmarkt etwas trüber aus. Für 2022 erwarten wir 310.000 Neuzulassungen. Damit würde der Nutzfahrzeugmarkt 2022 den Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre um 12 Prozent unterbieten.

Allerdings verläuft die Entwicklung innerhalb der Gewichtsklassen unterschiedlich. Rückgänge verzeichnen nur die leichten Nutzfahrzeuge. Hier erwarten wir ein Minus von 14 Prozent. Ähnlich wie bei den Pkw ist der Auftragsbestand sehr hoch und wird nun abgebaut.

Bei den schweren Nutzfahrzeugen oberhalb 6 Tonnen werden voraussichtlich gut 60.000 Einheiten erreicht. Das entspricht in etwa dem Vorjahresvolumen und dem langjährigen Durchschnittsniveau.

### Elektromobilität: Ende der hohen Dynamik

Meine Damen und Herren, ich komme vom Gesamtmarkt zu den alternativen Antrieben. Hier zeigt sich leider, dass bei den Elektrofahrzeugen die bisherige hohe Dynamik endet. Mit zwei- bis dreistelligen prozentualen Zuwachsraten wie in den vergangenen Jahren ist es vorerst vorbei.

Von den Elektro-Pkw – das sind batterieelektrische Pkw, Plug-in-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge – werden 2022 nach unserer Schätzung rund 740.000 Einheiten

neu zugelassen. Das ist ein Plus von 9 Prozent. Der Elektro-Pkw-Anteil am Gesamtmarkt steigt von 26 Prozent im Vorjahr auf nun 28 Prozent.

Im Detail rechnen wir mit 410.000 rein batterieelektrischen Pkw, also plus 15 Prozent. Außerdem werden voraussichtlich 330.000 Plug-In-Hybride neu zugelassen. Das wäre ein Plus von 1 Prozent. Für Plug-in-Hybride läuft die staatliche Förderung zum Jahresende aus. Sie holen deswegen in den letzten Monaten noch etwas auf. Hinzu kommen rund 800 neue Brennstoffzellenfahrzeuge – plus 70 Prozent gegenüber 2021. Diese Fahrzeuge stammen zu 99 Prozent von VDIK-Mitgliedern.

### Alternative Antriebe gesamt

Auch bei anderen alternativen Antrieben können wir 2022 leichte Zuwächse verbuchen. Neben den Elektrofahrzeugen entfällt das größte Volumen auf die Hybride ohne Stecker. Wir erwarten ein Plus von 11 Prozent auf etwa 475.000 Fahrzeuge. Etwa ein Sechstel dieser Fahrzeuge sind Voll-Hybride mit einer Leistung des Elektromotors von mehr 20 KW. Diese Hybride können kurze Strecken rein elektrisch fahren und sind eine besondere Domäne der internationalen Hersteller mit 96 Prozent Marktanteil.

Unterm Strich stehen Pkw mit einem alternativen Antrieb dieses Jahr für 48 Prozent, also fast die Hälfte der Neuzulassungen. Wir erwarten außerdem 870.000 reine Benziner, also 34 Prozent. Hinzukommen 460.000 Diesel-Pkw, das wären nur noch 18 Prozent des Marktes.

### Stärke der internationalen Hersteller bei alternativen Antrieben

Als VDIK-Präsident bin ich sehr glücklich darüber, dass unsere Hersteller bei allen alternativen Antrieben gut aufgestellt sind. Unsere Mitgliedsfirmen werden 2022 in Deutschland rund 160.000 rein batterieelektrische Autos auf die Straße bringen. Unsere VDIK-Marken bieten aktuell über 200 elektrifizierte Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle an. Zum Vergleich: Vor drei Jahren waren es erst 50. Unsere Mitgliedsunternehmen leisten also einen wesentlichen Beitrag zur Verbreitung klimafreundlicher Antriebe in Deutschland.

## **Prognose Pkw, Lkw und alternative Antriebe 2023**

### Prognose Pkw

Meine Damen und Herren, bevor ich auf die wirtschafts- und klimapolitischen Herausforderungen eingehe, möchte ich unsere Prognose erläutern, die wir trotz aller Unwägbarkeiten auch für 2023 erstellt haben.

Zu Beginn des kommenden Jahres werden die Hersteller zunächst noch die hohen Auftragsbestände abarbeiten, was in der ersten Jahreshälfte für ein Zulassungsplus sorgen wird. Sobald dieses Polster aufgezehrt ist, könnte der Markt wieder etwas verhaltener laufen. Gleichwohl bleibt die Bedeutung der individuellen Mobilität hoch.

Wir rechnen für 2023 daher mit 2,75 Millionen neuen Pkw. Das entspricht einem Wachstum von 6 Prozent.

### Prognose Lkw

Für den Nutzfahrzeugmarkt bestehen grundsätzlich ähnliche Prognoserisiken. Insgesamt rechnen wir mit einem Markt von 350.000 Einheiten – also plus 13 Prozent.

### Prognose alternative Antriebe

Auch die alternativen Antriebe legen 2023 weiter zu. Aber bei den Elektrofahrzeugen wachsen die Bäume nicht mehr in den Himmel. Für alle Elektro-Pkw rechnen wir mit plus 7 Prozent.

Allerdings werden sich die Gewichte zwischen Plug-In-Hybriden und reinen batterieelektrischen Pkw verschieben. Mit dem Ende der Förderung für die Plug-In-Hybride erwarten wir hier einen Rückgang um 12 Prozent auf 290.000 Einheiten. Die reinen Stromer werden dagegen weiter zulegen. Wir rechnen mit 500.000 neuen batterieelektrischen Pkw, also plus 22 Prozent.

Mit etwa 790.000 neuen Elektrofahrzeugen dürfte ihr Bestand dann bis Ende 2023 auf rund zweieinhalb Millionen Einheiten anwachsen.

## **Klima- und Wirtschaftspolitik**

Meine Damen und Herren,

in Brüssel und Berlin sind 2022 viele wichtige klimapolitische Weichen gestellt worden. Europa und Deutschland haben ihre Ziele für die CO<sub>2</sub>-Reduzierung weiter verschärft. Auf der anderen Seite beobachten wir, dass es bei den Rahmenbedingungen und der Unterstützung für die alternativen Antriebe häufig an Ambition fehlt.

### Europa stellt Weichen

Solche optimalen Rahmenbedingungen sind besonders wichtig, weil die EU die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte noch einmal massiv verschärfen will. Bei den Pkw sind die Würfel gefallen. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß neuer Pkw muss bis 2030 deutlich schneller als bisher geplant reduziert werden. Ab dem Jahr 2035 sollen Neuwagen in der EU kein CO<sub>2</sub> mehr ausstoßen dürfen. Die EU hat damit de facto das Ende des Verbrennungsmotors ab 2035 besiegelt.

Die internationalen Hersteller sind entschlossen, die vorgegebenen Ziele zu erreichen. Sie werden ihren Beitrag leisten und damit den Klimaschutz voranbringen. Daran lasse ich keinen Zweifel.

Gleichwohl sind wir skeptisch. Wir sehen erstens noch nicht, dass die nötige Infrastruktur schnell genug aufgebaut wird. Zweitens ist auch fraglich, ob die Verfügbarkeit von Rohstoffen für die Batterieproduktion mit dem steilen Anstieg bei batterieelektrischen Fahrzeugen wird Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund wäre es vernünftiger gewesen, mit einer endgültigen Festlegung für 2035 noch abzuwarten.

Stattdessen bleibt nun leider auch die Technologieoffenheit ein Stück weit auf der Strecke. Künftig könnten manche Antriebstechnologien, die eine klimafreundliche Mobilität ebenso ermöglichen, unter den Tisch fallen. Das ist gerade aus Sicht der internationalen Hersteller bedauerlich, weil sie die CO<sub>2</sub>-Ziele auf ganz unterschiedlichen technologischen Wegen erreichen.

Nun sind die EU und ihre Mitgliedstaaten am Zug. Wir brauchen starke finanzielle Rahmenbedingungen und eine exzellente Tank- und Ladeinfrastruktur, um die scharfen CO<sub>2</sub>-Ziele überhaupt erreichen zu können.

Ein entscheidendes Instrument auf europäischer Ebene ist die Verordnung zur Tank- und Ladeinfrastruktur AFIR. Die Verhandlungen dazu dauern in Brüssel an. Diese Vorgaben zum Aufbau von Ladestationen und Wasserstoff-Tankstellen im Rahmen der AFIR sollten so ambitioniert ausfallen wie möglich. Wir begrüßen, dass das EU-Parlament den Rat und die Kommission antreibt und hoffen, dass sich die Parlamentarier durchsetzen können.

Das bringt mich zu den Plänen für die neue europäische Abgasnorm Euro 7. Hier geht es vor allem um die richtige Prioritätensetzung. Denn es wäre geradezu kontraproduktiv, erst ein Ablaufdatum für den Verbrennungsmotor festzulegen und danach die Hersteller durch scharfe Abgasnormen zu neuen umfangreichen Investitionen in diese Technologie zu zwingen. Das würde die Automobilindustrie mitten in der Transformation unnötig belasten. Mein Eindruck ist, dass die EU-Kommission diesen Widerspruch zumindest erkannt hat. Euro 7 würde nach dem aktuellen Vorschlag dennoch eine erhebliche Belastung bedeuten, ganz besonders für die Nutzfahrzeughersteller.

### Ladeinfrastruktur

Meine Damen und Herren, von der europäischen Ebene kommend will ich nun die nationale Brille aufsetzen. Auch dabei sehen wir, dass die Fundamente für den weiteren Erfolg der alternativen Antriebe alles andere als solide oder ausreichend sind.

Eine der größten Baustellen bleibt die Ladeinfrastruktur. Sie darf für den Erfolg der Elektromobilität nicht zum Flaschenhals werden. Deswegen hat sich die Bundesregierung mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II auch ein umfangreiches Arbeitsprogramm gegeben. Aber Papier ist geduldig, und es kommt jetzt entscheidend auf das Tempo der Umsetzung an. Die internationalen Hersteller, das möchte ich betonen, helfen dabei mit. Unsere Mitgliedsunternehmen und ihre Partner haben bisher schon mehrere tausend Ladepunkte errichtet.

Bei diesen Bemühungen muss auch die Wasserstoffinfrastruktur weiter berücksichtigt werden. Die Wasserstofftechnologie bietet für Pkw und Nutzfahrzeuge großes Zukunftspotenzial. Deswegen sollte die Bundesregierung den Aufbau eines Tankstellennetzes zur Grundversorgung weiter unterstützen.

### Umweltbonus

Eine gute Ladeinfrastruktur allein ist aber noch nicht ausreichend, damit sich die Kunden für E-Autos entscheiden. Auch der finanzielle Rahmen muss passen. Hier war der Umweltbonus bisher ein großer Kaufanreiz. Und ich möchte erneut betonen: Diese gemeinsame Förderung durch Staat und Industrie für alternative Antriebe ist kein Almosen. Es gibt sie aus gutem Grund, nämlich um die beschlossenen Klimaziele zu erreichen.

Nun will die Koalition die Elektroauto-Kaufprämie kürzen, in der Hoffnung, dass sich Kundinnen und Kunden trotzdem weiter für E-Autos entscheiden. Davor haben wir klar gewarnt: Mit den geplanten Kürzungen läuft die Bundesregierung Gefahr, einem Teil des Elektroautomarktes den Stecker zu ziehen. Unsere Prognose zeigt schon jetzt, dass sich der Markt für E-Fahrzeuge in den kommenden Monaten weit weniger dynamisch entwickeln wird, als es nötig wäre.

Gefördert werden ab 1. Januar nur noch rein-batterieelektrische Fahrzeuge. Plug-In-Hybride fallen aus der Förderung heraus. Ich habe das bereits erwähnt. Das ist bedauerlich, weil die Plug-In-Hybride als Brücke dienen könnten, bis auch die Ladeinfrastruktur optimal ausgebaut ist. Von den Zulassungsstellen und dem BAFA erwarten wir nun aber, dass die Zulassung neuer Fahrzeuge und die Antragsstellung insbesondere für Plug-In-Hybride bis zum 31. Dezember reibungslos funktionieren. Darum haben wir die Städte und Landkreise ausdrücklich gebeten.

### Klimafreundliche Lkw

Meine Damen und Herren, bei den schweren Nutzfahrzeugen ist der Startschuss für den Hochlauf der alternativen Antriebe etwas später gefallen. Nun geht es aber umso schneller.

Auch die IAA in Hannover hat gezeigt, dass die Lkw-Hersteller das Zeitalter der Elektro- und Wasserstoff-Trucks einläuten.

Schwere Lkw mit Null-Emissions-Antrieben sind jetzt verfügbar und werden ausgeliefert. Immer mehr Kunden interessieren sich dafür.

Auch hier sind die Kaufförderung und die Verfügbarkeit von Tank- und Ladeinfrastruktur erfolgskritisch. Vor allem der Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur für schwere Lkw muss dringend in Fahrt kommen. Die Maßnahmen, die der Masterplan vorsieht, würden nach unserer Einschätzung teilweise zu spät kommen, um die Verbreitung vollelektrischer schwerer Lkw signifikant zu unterstützen. Das so genannte Megawatt-Laden muss in den kommenden zwei bis drei Jahren ausgerollt werden.

Der Bund unterstützt außerdem die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge seit 2021 mit einem eigenen Förderprogramm, das wichtige Anreize setzt. Dieses Programm sollte noch praxistauglicher und effizienter werden. Dazu haben wir auch bereits umfangreiche Vorschläge auf den Tisch gelegt.

#### Mobilität muss auch künftig bezahlbar bleiben

Ich komme langsam zum Schluss und will den Blick noch einmal so weit wie möglich nach vorne werfen.

Wir glauben, dass der Markt für alternative Antriebe wieder in eine kritische Phase kommt. Die Elektrofahrzeug-Neuzulassungen haben 2021 und 2022 ein hohes Niveau erreicht. Das werden sie 2023 halten, aber eben auch nicht viel mehr. Nun ist dafür zu sorgen, dass die Welle nicht abebbt, sondern stärker wächst.

Die Herausforderungen dabei sind nicht zu verachten. Durch die auch politisch forcierte Transformation zu alternativen Antrieben wird sich Alltagsmobilität grundlegend verändern. Sie wird für viele Menschen teurer werden. Und dennoch sollen sie neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben kaufen. Dass Mobilität auch im Zeitalter der alternativen Antriebe bezahlbar bleibt, ist eine zentrale Aufgabe für Industrie und Politik.

Es ist nicht hilfreich, dass die Bundesregierung gerade in dieser Situation die Kaufförderung für Elektroautos kürzt. Denn auch die steigenden Strompreise wirken sich nachteilig auf das Kostenkalkül für E-Fahrzeuge aus. Deswegen sollte die Strompreisbremse auch für die Elektromobilität zur Wirkung kommen. Idealerweise wird der Preis für Ladestrom im kommenden Jahr grundsätzlich auf 40 Cent gedeckelt. Hier erwarten wir klare Signale.

Meine Damen und Herren, noch sind die Auftragsbestände recht hoch und nicht alle Herausforderungen in den Lieferketten im Griff. Dennoch sehen wir die Notwendigkeit, die finanziellen Rahmenbedingungen für alternative Antriebe neu auszutarieren, so dass sie bis 2030 tragen.

#### Fazit

Lassen Sie mich zusammenfassen. Der Pkw-Markt bleibt 2022 auf einem historisch niedrigen Niveau. Von dieser sehr niedrigen Basis kommend erwarten wir für nächstes Jahr einen leichten Zuwachs der Neuzulassungen auf 2,75 Millionen Pkw. Die Lieferfähigkeit wird langsam besser und ermöglicht einen Abbau des vorhandenen Auftragsbestands. Unser Augenmerk muss darauf gerichtet bleiben, die Rahmenbedingungen allgemein und insbesondere für die alternativen Antriebe weiter zu verbessern.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit. Nun freue ich mich auf Ihre Fragen.