

# VDIK-Jahrespressekonferenz 2023

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

am 5. Dezember 2023, 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 2023 zurück und schauen nach vorne. Dazu begrüße ich auch meine Kollegen im VDIK-Vorstand.

Das Autojahr 2023 hat sich weitestgehend im Rahmen unserer Erwartungen entwickelt. Allein das ist nach drei sehr volatilen Jahren eine erfreuliche Nachricht. Unser Fazit für den Pkw-Markt dieses Jahres lautet daher:

1. Der Markt hat sich auf niedrigem Niveau erholt.
2. Bei den Elektrofahrzeugen hat sich die reduzierte Förderung stark bemerkbar gemacht. Die Frage nach den künftigen finanziellen Rahmenbedingungen für alternative Antriebe wird dringlicher.
3. Über allem steht die große Aufgabe, Mobilität auch künftig bezahlbar zu gestalten. Auf diese Themen will ich nun eingehen.

## Marktentwicklung

### Pkw-Markt Deutschland

In den Jahren 2021 und 2022 litt der Automobilmarkt unter massiven Produktionsschwierigkeiten. Nach der Corona-Pandemie und ihren Folgeproblemen, setzte der russische Überfall auf die Ukraine die Lieferketten erneut unter Stress. Die Automobilindustrie kehrt auch 2023 nicht in den Normalmodus der Vorkrisenzeit zurück, aber die hohe Anspannung ist zumindest teilweise gewichen. Das spiegelt sich auch in den etwas kürzeren Lieferzeiten wider.

Und so ist es den Herstellern 2023 gelungen, mehr neue Pkw an die Kunden auszuliefern als im vorangegangenen Jahr. Für das Gesamtjahr rechnen wir mit rund 2,85 Millionen Pkw-Neuzulassungen. Das ist ein Zuwachs von etwa 7 Prozent gegenüber 2022.

Getragen wurde der Pkw-Markt im ablaufenden Jahr in erster Linie vom Abbau des hohen Auftragsbestands. Dieser lag in Deutschland zu Jahresbeginn rund zweieinhalbmal so hoch wie im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2020. Ende 2023 ist rund die Hälfte dieses Überhangs abgebaut. Gleichzeitig beobachten wir, dass die Kunden weniger neue Autos bestellen, als wir zugelassen haben. Das heißt, die Auftragseingänge gehen zurück. Sie lagen in diesem Jahr im Mittel knapp ein Drittel unter dem langjährigen Durchschnitt. Diese Zurückhaltung der Kunden schränkt auch das

Potenzial für weiteres spürbares Wachstum des Pkw-Marktes in den kommenden Monaten und Jahren ein.

Auch aus diesem Grund ist unsere Freude über die leichte Erholung in diesem Jahr nicht ungetrübt. Denn wir müssen feststellen: Der deutsche Pkw-Markt pendelt sich nun im vierten Jahr in Folge unter dem Niveau der Vorkrisenjahre ein. In den zurückliegenden vier Jahren, also seit Corona, wurden insgesamt knapp 3 Millionen Pkw weniger neu zugelassen als in den vier Jahren zuvor. Interessant dabei ist, dass der Pkw-Bestand trotzdem spürbar wächst, nämlich um 2 Prozent seit Anfang 2020. Das durchschnittliche Fahrzeugalter ist weiter gestiegen, auf nun über 10 Jahre. Die Menschen fahren ihre Autos also länger, sei es aus finanziellen Gründen oder aus Unsicherheit.

### **Internationale Hersteller**

Auch die internationalen Hersteller haben 2023 mehr Autos verkauft. Die VDIK-Mitglieder werden bis zum Jahresende rund 1,1 Million Pkw absetzen, das sind etwa 60.000 Fahrzeuge mehr als 2022. Die internationalen Hersteller konnten also spürbar am Marktwachstum teilnehmen. Der VDIK-Marktanteil liegt 2023 bei rund 39 Prozent. Vier von zehn neuen Autos in Deutschland tragen somit das Logo einer internationalen Marke.

### **Flotten- und Privatkunden**

Werfen wir einen Blick auf die verschiedenen Kundengruppen. Hier hat sich das Bild gegenüber 2022 gewandelt. Das Privatkundengeschäft lief im Vergleich zum wachsenden Gesamtmarkt eher schleppend. Die Zahl der privaten Neuzulassungen bleibt nach unserer Prognose 2023 nur in etwa stabil, das heißt die Privaten nehmen an der Steigerung des Marktes nicht teil. Der Privatanteil sinkt damit von knapp 36 Prozent im Vorjahr auf gut 32 Prozent. Die Privatkunden reagieren offenbar empfindlich auf Inflation und hohe Zinsen.

Im Gegensatz dazu waren die Flottenkunden wesentlich kauffreudiger. Die Verkäufe an echte gewerbliche Kunden legen voraussichtlich um 14 Prozent zu. Die Flotten kommen damit auf einen Marktanteil von knapp 35 Prozent und überholen die Privaten als wichtigste Kundengruppe. Die Neuzulassungen des Kfz-Gewerbes legen voraussichtlich um 10 Prozent zu, die der Kfz-Vermieter um 19 Prozent. Diese beiden Kanäle sind die wesentliche Quelle für das Angebot an jungen Gebrauchtwagen. Insgesamt wechseln 2023 voraussichtlich rund 420.000 junge Gebrauchte die Besitzer, das ist ein ganz leichter Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Damit erreicht der Markt für diese maximal ein Jahr alten Fahrzeuge nur rund die Hälfte des Vorkrisenniveaus, eine unmittelbare Folge der dauerhaften Schwäche des Neuwagenmarktes.

Fazit: Für das Jahr 2023 erwarten wir ein Neuzulassungswachstum von sieben Prozent, das vom Abbau des Auftragsbestands gestützt wurde. Die Kunden haben weniger Neufahrzeuge bestellt.

## **Nutzfahrzeuge**

Ich komme damit zum Nutzfahrzeugmarkt. Hier legen die Neuzulassungen 2023 nach unserer Erwartung noch deutlicher zu als bei den Pkw. Für 2023 erwarten wir 340.000 Neuzulassungen, also plus 9 Prozent. Damit liegt der Nutzfahrzeugmarkt 2023 annähernd auf dem Durchschnittsniveau der vergangenen zehn Jahre.

Das Wachstum betrifft sowohl schwere als auch leichte Nutzfahrzeuge. Bei den Leichten beträgt das Plus voraussichtlich 6 Prozent. Bei den schweren Nutzfahrzeugen oberhalb 6 Tonnen werden wir voraussichtlich rund 90.000 Einheiten erreichen. Das entspricht einem Zuwachs um 19 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

## **Elektromobilität**

Meine Damen und Herren, ich komme zu den Elektro-Pkw. Jeder vierte Neuwagen war 2023 ein Elektrofahrzeug – dazu zählen wir rein batterieelektrische Pkw und Plug-In-Hybride. Wir erwarten 2023 insgesamt rund 715.000 neue Elektrofahrzeuge. Das ist ein Rückgang gegenüber 2022 um 14 Prozent. Bei den Elektrofahrzeugen endet, ich habe das bereits mehrfach betont, die hohe Dynamik der vergangenen Jahre.

Allerdings müssen wir hier unbedingt zwischen rein batterieelektrischen Pkw und Plug-In-Hybriden unterscheiden, die sich gegensätzlich entwickelt haben. Wie Sie wissen, hat die Bundesregierung der Förderung von Plug-In-Hybriden den Stecker gezogen. Die Fahrzeuge bekommen seit Anfang des Jahres keinen Umweltbonus mehr. Die Plug-In-Hybrid-Zulassungen sind daher wie erwartet eingebrochen. 2023 werden voraussichtlich nur noch 170.000 neue Plug-In-Hybride registriert, 53 Prozent weniger als im Vorjahr. Ihr Anteil am Gesamtmarkt sinkt damit auf 6 Prozent, 2022 waren es 14 Prozent.

Die E-Fahrzeugkäufer haben sich nach der Veränderung beim Umweltbonus umorientiert und deutlich mehr vollelektrische Autos gekauft. Die reinen Stromer legen nach unserer Erwartung um 16 Prozent auf 545.000 Einheiten zu. Ihr Anteil am Gesamtmarkt klettert auf 19 Prozent. 2023 wurden außerdem etwa 280 Brennstoffzellen-Pkw neu zugelassen.

## **Alternative Antriebe**

Zu den alternativen Antrieben gehören aber nicht nur E-Fahrzeuge, sondern auch Hybride ohne Stecker und Gas-Fahrzeuge. Unterm Strich legen die alternativen Antriebe 2023 voraussichtlich um 6 Prozent zu. Ihr Gesamtmarktanteil sinkt allerdings von 50 auf 48 Prozent. Dieselantriebe verlieren weiter an Boden auf 17 Prozent, während die Benziner 2023 auf 35 Prozent zulegen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt betrachtet auch weiterhin alle Antriebe, die nicht zu den reinen Diesel- oder Benzinantrieben gehören, als alternative Antriebe. Darunter fallen verschiedene Antriebstechnologien, die eigentlich nicht in einen Topf geworfen werden sollten und sich auch sehr unterschiedlich entwickeln. Besonders stark haben die Hybride ohne Stecker zugelegt. Wir erwarten 2023 rund 660.000 neue Einheiten, also plus 42 Prozent. Bei diesen Hybriden gilt es allerdings ebenfalls zu unterscheiden. Ein kleiner Teil dieser Fahrzeuge sind Voll-Hybride mit einer Leistung des Elektromotors von mehr als 20 KW. Sie können kurze Strecken rein elektrisch fahren. Der weitaus größere Teil sind allerdings die Mild-Hybride, deren E-Maschine den Antrieb nur unterstützt.

Auf dem Kreisdiagramm rechts sehen Sie die Marktaufteilung differenziert nach Antriebstechnologien. Hier liegen die Benziner weiterhin vorne, gefolgt von Mild-Hybriden und vollelektrischen Pkw mit jeweils 19 Prozent. Erst danach kommen reine Dieselantriebe. Relevante Antriebe sind außerdem die Voll-Hybride und Fahrzeuge mit Autogas- oder Erdgas-Antrieb.

### **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 2023 in Deutschland rund 200.000 rein batterieelektrische Autos und 340.000 Hybride auf die Straße bringen.

Wir haben pünktlich zur Jahrespressekonferenz auch die Liste der marktreifen E-Fahrzeuge aktualisiert. Unsere VDIK-Marken bieten aktuell rund 230 elektrifizierte Pkw- und Nutzfahrzeugmodelle an, 12 Prozent mehr als Anfang des Jahres. Zum Vergleich: Vor drei bis vier Jahren waren es erst 50. Unsere Mitgliedsunternehmen leisten also einen wesentlichen Beitrag zur Verbreitung klimafreundlicher Antriebe in Deutschland.

## **Prognose Pkw, Lkw und alternative Antriebe 2024**

### **Prognose Pkw**

Meine Damen und Herren, lassen mich schließlich unsere Prognose für 2024 erläutern.

Wir rechnen für 2024 mit etwa 2,85 Millionen neuen Pkw, das entspricht dem Niveau dieses Jahres. Nach der ordentlichen Erholung 2023 wird der Markt nächstes Jahr also sein Niveau halten.

### **Prognose Nutzfahrzeuge**

Für den Nutzfahrzeugmarkt rechnen wir nächstes Jahr mit einem unverändert hohen Volumen von 340.000 Einheiten.

## **Prognose alternative Antriebe**

Die alternativen Antriebe werden 2024 leicht zulegen. Wir rechnen nächstes Jahr mit etwa 620.000 vollelektrischen Pkw. Das wäre ein Plus von 14 Prozent gegenüber diesem Jahr. Die reinen Stromer würden damit nächstes Jahr einen Anteil am Gesamtmarkt von 22 Prozent erreichen. Sie sehen: Es gibt bei den E-Fahrzeugen noch Wachstum, aber die Dynamik wird 2024 wie in diesem Jahr deutlich gebremst sein.

## **Klima- und Wirtschaftspolitik**

### **Finanzielle Rahmenbedingungen für E-Fahrzeuge**

Meine Damen und Herren, damit kann ich unmittelbar zu den wirtschafts- und klimapolitischen Herausforderungen überleiten. In der vergangenen Woche hatte der Bundeskanzler die Automobilbranche zu einem Gespräch eingeladen, um über folgende Frage zu sprechen: Wie kann das Ziel von 15 Millionen elektrischen Pkw im Jahr 2030, das sich die Bundesregierung gesetzt hat, erreicht werden?

Die Antwort darauf ist zunächst einmal recht einfach. Die Neuzulassungen von E-Autos müssten in den kommenden Jahren deutlich schneller wachsen als derzeit. Das nötige Fahrzeugangebot ist da und es wird immer größer. Gerade die internationalen Hersteller haben ihre Hausaufgaben gemacht. Unter den rund 230 Elektro-Modellen der VDIK-Mitgliedsunternehmen sind Fahrzeuge für verschiedenste Anforderungen und Budgets. Unsere Mitgliedsunternehmen leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur Verbreitung klimafreundlicher Antriebe in Deutschland und zum Ziel von 15 Millionen vollelektrischer Pkw bis 2030, das sich die Bundesregierung gesetzt hat.

Wenngleich Elektroautos immer attraktiver werden, sind sie noch keine Selbstläufer. Daher ist es bedauerlich, dass die Bundesregierung entschieden hat, den Umweltbonus deutlich zu reduzieren. Ende 2024 läuft die Kaufförderung nach aktuellem Stand dann endgültig aus, leider ohne eine klare Perspektive, wie es ab 2025 weitergeht. Das widerspricht dem ehrgeizigen Ziel, das sich die Bundesregierung gesteckt hat. Um dieses zu erreichen, braucht es mehr denn je Klarheit für Verbraucherinnen und Verbraucher über die Perspektive der Elektromobilität. Dazu sollte die Regierung ein langfristiges Gesamtkonzept für die finanziellen Anreize für emissionsfreie Fahrzeuge darlegen. Wir sind der Ansicht, dass diese Rahmenbedingungen für Elektrofahrzeuge grundlegend neu austariert werden sollten, so dass sie bis 2030 und darüber hinaus tragen.

### **Ladeinfrastruktur**

Priorität muss auch der weitere Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich haben. Nur mit einem dichten, verlässlichen Netz insbesondere von

Schnellladesäulen kann es gelingen, auch die Kunden von den Vorteilen der Elektromobilität zu überzeugen und Begeisterung für emissionsarme Mobilität zu schaffen.

Deutschland kommt hier zwar voran. Aber entscheidend ist das Tempo des weiteren Ausbaus. Das Verhältnis der Anzahl von Ladepunkten zu Elektroautos hat sich in den vergangenen Jahren stetig verschlechtert. Der Aufholbedarf für Ladesäulen ist groß. Deutschland ist auch in Europa keineswegs an der Spitze. In Frankreich und den Niederlanden gibt es jeweils insgesamt mehr Ladesäulen.

Die VDIK-Mitgliedsunternehmen selbst haben mit ihren Partnern schon mehrere tausend Ladepunkte errichtet. Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur müssen allerdings viele Branchen mitziehen, die Energiewirtschaft, die Tankstellenbetreiber, der Handel. Vor allem der Staat hat eine zentrale Rolle, er muss fördern, schneller genehmigen und per Gesetz nachhelfen, wo es klemmt.

### **Alternative Kraftstoffe und Wasserstoff**

Neben der Batterie-Elektromobilität unterstreichen wir die Vielfalt alternativer, klimaschonender Antriebe und Kraftstoffe. Auch Wasserstoff hat großes Zukunftspotenzial für Pkw und Nutzfahrzeuge. Deswegen sollte die Bundesregierung den Aufbau eines Tankstellennetzes zur Grundversorgung weiter unterstützen.

Auch klimaneutrale Kraftstoffe sollten in der Mobilität stärker genutzt werden. Sie können für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fahrzeugbestands einen Beitrag leisten. Um ihren Einsatz zu steigern, gilt es regulatorische Hürden auszuräumen. Das hat sich die Bundesregierung, vor allem auf Initiative von Bundesverkehrsminister Volker Wissing, auch vorgenommen. Ein wichtiger Schritt ist die Freigabe der so genannten reinen paraffinischen Kraftstoffe, zu denen auch HVO100 gehört. Viele Transportunternehmen sind am Einsatz dieses klimafreundlichen Kraftstoffs sehr interessiert.

### **Klimafreundliche Lkw**

Meine Damen und Herren, beim Auto-Gipfel in der vergangenen Woche wurde leider auch deutlich, dass diese Debatte einen blinden Fleck hat, nämlich die Lastkraftwagen. Der Straßengüterverkehr erbringt etwa 85 Prozent der Transportleistung in Deutschland und steht für knapp ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs. Um den Güterverkehr zu dekarbonisieren, muss man den Leistungsträger auf der Straße in den Blick nehmen, den Lkw.

Die internationalen Hersteller haben emissionsfreie Elektro-Lkw entwickelt, sie können bestellt und ausgeliefert werden. Und viele Kunden haben Interesse daran. Leider lassen die Rahmenbedingungen für emissionsfreie Lkw zu wünschen übrig. Die Koalition hat zwar zum 1. Dezember einen CO<sub>2</sub>-Aufschlag auf die Lkw-Maut eingeführt, durch den emissionsfreie Lkw gegenüber Verbrennern bessergestellt werden. Aber das kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass

der Lkw hier vor allem als Melkkuh für den Bundeshaushalt dient. Von den über 30 Milliarden Euro Mehreinnahmen bis 2027 fließt nur ein winziger Bruchteil zurück in die Straße.

Zwei Maßnahmen sind daher entscheidend: Erstens muss das Förderprogramm für klimaschonende Lkw genutzt werden, um einen Teil der Mehreinnahmen aus der Maut in die Transformation des Straßengüterverkehrs zu reinvestieren. Leider will die Koalition die Mittel für dieses Programm kürzen. Zweitens muss eine Lkw-fähige öffentliche Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Schwere Nutzfahrzeuge brauchen Schnellladepunkte mit bis zu einem Megawatt Ladeleistung. Aber der Aufbau eines solchen Schnellladenetzes für Trucks durch den Bund verzögert sich leider. Das würde bedeuten, dass schlicht die Voraussetzungen für den Betrieb vollelektrischer schwerer Lkw fehlen. Auch mehr Lkw-geeignete Wasserstofftankstellen müssen entstehen.

### **Bezahlbare Mobilität**

Ich komme zum Schluss und will den Blick noch einmal so weit wie möglich nach vorne werfen. Die Automobilindustrie steckt mitten in einem tiefgreifenden Wandel hin zur Klimaneutralität. Dieses Ziel ist demokratisch beschlossen und wird gesellschaftlich getragen. Durch die Transformation zu alternativen Antrieben wird sich Mobilität allerdings grundlegend verändern und zum Teil auch teurer werden. Und dennoch sollen die Kunden neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben kaufen.

Wir dürfen dabei eines nicht vergessen: Das Auto ist für viele Menschen ein unverzichtbares Verkehrsmittel, zu dem es sehr häufig keine Alternative gibt. Individuelle Mobilität muss auch und gerade für diese Menschen bezahlbar bleiben. Die internationalen Hersteller arbeiten daher unverändert daran, erschwingliche Fahrzeuge anzubieten. Die Voraussetzung dafür ist allerdings auch, dass der Staat nicht fortwährend durch immer neue technische Vorschriften an der Kostenschraube dreht. Mobilität muss auch im Zeitalter der alternativen Antriebe bezahlbar bleiben, das ist eine gemeinsame Aufgabe für die Industrie und die Regierung.

### **Fazit**

Lassen Sie mich zusammenfassen.

1. Die Pkw-Neuzulassungen erholen sich 2023 spürbar, bleiben aber auf einem niedrigen Niveau. Im kommenden Jahr wird der Markt dieses Volumen immerhin halten können.
2. Der Nutzfahrzeugmarkt ist in einer sehr guten Verfassung. Die Transformation des Lkw-Verkehrs erfordert mehr politische Entschlossenheit.
3. Uns beunruhigt das bevorstehende Ende der Förderung für Elektroautos. Die Frage nach den künftigen finanziellen Rahmenbedingungen für emissionsfreie Pkw muss beantwortet werden.

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