



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

Kfz-Gewerbe zieht positive Jahresbilanz trotz politischer Herausforderungen – Erwartungen für 2024 verhalten

Dringender Appell für eine flexible Klimapolitik im Verkehr ohne einseitige Fokussierung auf E-Mobilität

Stuttgart. „Aktuell sehen wir in Teilen der politischen Debatte - etwa zur Zukunft des Verbrennungsmotors oder beim Thema alternative Kraftstoffe - einen gefährlichen Tunnelblick mancher Akteure“, kritisierte Präsident Michael Ziegler heute bei der Jahrespressekonferenz des Verbandes des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg in Stuttgart. Er beschrieb anhand von sieben Thesen die Gefahrenpunkte, denen Autohandel und Werkstattgeschäft in diesem und den kommenden Jahren ausgesetzt sein werden. Eine der Kernaussagen: Das Gewerbe steht weiter hinter dem Ausbau der Elektromobilität. Mit Blick auf die Wünsche der Kunden und die Realitäten des Fahrzeugmarktes stellte Ziegler- aber fest: „Wir müssen die Klimafrage von der alleinigen Fokussierung auf E-Auto-Zulassungen lösen.“

Verbandspressesprecherin Birgit Leicht zog angesichts eines Umsatzzuwachses von über elf Prozent eine den Zahlen nach positive Bilanz des Autojahres 2023, verwies aber, wie der Verbandschef, auf die Politik als Risikofaktor: „Wo wir früher einfach Autos gehandelt und in den Werkstätten auf Vordermann gebracht haben, pfuschen uns heutzutage allerlei Menschen ins



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

Handwerk, die vor allem eines haben: wenig Ahnung von den Feinheiten unseres Geschäftes.“

Thesen zur Zukunft von individueller Mobilität und Kfz-Handel

Michael Ziegler („Ein europäisches Verbrennerverbot im Jahr 2035 ist nicht sinnvoll und muss schnellstens modifiziert werden“) und Birgit Leicht knüpften ihre Aussagen zu diesem Punkt an die Entwicklung des E-Auto-Marktes und dessen Kapriolen dank politischer Entscheidungen. Leicht: „Blicken wir zurück, dann können wir das beispielsweise am 18. Dezember festmachen. Etwas spöttisch könnte man sagen, bis zum 17. Dezember wollte die Politik die Welt mittels Elektroautos vor dem Untergang retten. Am 18. Dezember stand dann fest, dass es damit wohl doch nicht so eilt. Denn an diesem Tag hat die Bundesregierung überfallartig und mit sofortiger Wirkung den Umweltbonus gestrichen. Der Markt der Elektrofahrzeuge ist danach förmlich zusammengebrochen.“

Michael Ziegler präsentierte den Blick in die Zukunft in Form von sieben Thesen:

- **Wir müssen die Klimafrage von der alleinigen Fokussierung auf E-Auto-Zulassungen lösen.**
- **Klimafreundliche individuelle Mobilität geht nur mit Technologieoffenheit.**
- **Nur wenn der Fahrzeugbestand möglichst klimaneutral wird, lassen sich Klimaschutzziele erreichen.**
- **Nur wenn individuelle Mobilität mit dem Auto bezahlbar bleibt, herrscht sozialer Friede.**
- **Handel und Werkstätten stehen unter Druck. Staatliche Förderung ist für deren Zukunftsfähigkeit nötig.**



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

- **Beim Umgang mit fahrzeuggenerierten Daten droht eine Monopolstellung der Hersteller.**
- **Die Hersteller müssen Leistungen des Handels endlich fair honorieren.**

Jahresbilanz 2023: Steigende Preise und Umsätze

Birgit Leicht hatte zuvor die Bilanz des Jahres 2023 gezogen. Dieses war in Baden-Württemberg von steigenden Preisen und Umsätzen gekennzeichnet, so ihre Zusammenfassung: „Der Gesamtumsatz im baden-württembergischen Automarkt ist durch zwei Faktoren gestiegen: zum einen durch den Abbau des Auftragsüberhangs aus dem Jahr 2022, zum anderen durch gestiegene Neuwagenpreise. Höhere Preise für E-Fahrzeuge haben dabei ebenso zu Buche geschlagen wie die gestiegenen Preise der Neuwagen aus den oberen Segmenten.“

In Zahlen heißt das: „Insgesamt gab es 2023 knapp 1,2 Millionen Autokäufe in Baden-Württemberg. Das ist eine Steigerung von 7,6 Prozent im Vergleich zu 2022, gegenüber dem letzten Vorkrisenjahr 2019 aber immer noch ein Minus von 18,4 Prozent. Von den 1,2 Millionen Autokäufen waren 406.738 Neuwagen. Das ist ein Plus von 10,8 Prozent. In der bundesweiten Jahresbilanz stehen laut Kraftfahrtbundesamt 2,8 Millionen neu zugelassene Pkw. Das sind 7,3 Prozent mehr als 2022. Wir liegen also insgesamt im Land etwas über dem Bundesdurchschnitt.“ Der Verkauf neuer Pkw generierte 18,2 Milliarden Euro Umsatz, der Gebrauchtwagenmarkt erreichte 15,2 Milliarden Euro und der Umsatz mit neuen und gebrauchten Nutzfahrzeugen 1,4 Milliarden Euro. Der Gesamtumsatz mit neuen



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

und gebrauchten Autos lag bei 39,4 Milliarden Euro, nach 35,4 Milliarden im Jahr 2022 ist das eine Steigerung um gute 11,2 Prozent.“ Der Anteil des Privathandels an den Besitzumschreibungen sank um sieben Prozentpunkte von 36 Prozent im Jahr 2022 auf 29 Prozent im vergangenen Jahr.

Antriebsarten im Wettbewerb

Zum Thema Verbrenner versus E-Auto (noch mit Förderung) sagt die Bilanz 2023: In absoluten Zahlen ist die Nachfrage nach neuen Benzin- und Diesel-Fahrzeugen in Baden-Württemberg gewachsen. Benziner legten um 8,0 Prozent zu und kamen auf 115.778 Neuzulassungen. Die Anzahl der neu zugelassenen Diesel-Pkw stieg um 6,1 Prozent auf 69.252 Einheiten. Betrachtet man jedoch den Marktanteil der klassischen Verbrenner, so ist trotz höherer absoluter Zahlen ein Rückgang zu verzeichnen. Benziner hatten einen Marktanteil von 28,5 Prozent, Diesel-Pkw von 17 Prozent. Insgesamt waren 2023 45,5 Prozent aller Neuwagen Verbrenner. 2022 waren es noch 47,0 Prozent.

Das Segment der alternativen Antriebe erreichte 2023 221.689 Neuzulassungen, nach 194.551 im Vorjahr. Das entspricht einem Marktanteil von 54,5 Prozent, 2022 waren es 53 Prozent. Dies waren jeweils mehr als die Hälfte des Gesamtmarktes. Birgit Leicht: „Der Elektro-Marktanteil lag 2023 bei 29,3 Prozent. Allerdings waren es im Autojahr 2022 noch 35,1 Prozent. Diese Zahl verdeutlicht, wie verheerend der Förderstopp beim Umweltbonus wirkt.“



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

Direktvertrieb verliert an Boden

Erstmals seit vielen Jahren ist der Anteil der Hersteller im Direktvertrieb zurückgegangen, den Verbandspräsident Ziegler besonders kritisch sieht. Insgesamt 264.380 neu zugelassene Pkw bedeuten, dass der Anteil des Handels im Jahr 2023 auf 65 Prozent aller abgesetzten Pkw gestiegen ist. Im Jahr davor waren es 61,3 Prozent. Die Vertriebswege, die von den Herstellern ansonsten am Handel vorbei genutzt werden, sind also nicht weiter gewachsen. Der neue durchschnittliche Preis von 44.850 (Vorjahr: 43.110) Euro für einen neuen Pkw resultiert aus dem gestiegenen Anteil der E-Fahrzeuge, die auf einen Durchschnittspreis von 50.060 Euro kommen, aus erneuten Verschiebungen in den Marktsegmenten und höheren Einkaufspreisen“, fasst Birgit Leicht zusammen: „Insgesamt wurden mit dem Verkauf von Kraftfahrzeugen und dem Service im Kfz-Gewerbe im Südwesten rund 30 Milliarden Euro Umsatz generiert. Dazu kommen der schon angesprochene Direktvertrieb der Hersteller bei den Neuwagen und der Privatmarkt bei den Gebrauchtwagen, was sich auf insgesamt 39,4 Milliarden Euro summiert. Die Umsatzrendite lag 2023 bei rund drei Prozent. Das ist ein guter Wert, wenn er dauerhaft wäre.“

Für eine ganzheitliche Klimastrategie: Gewerbe fordert Lösungen jenseits der Elektromobilität

Ob dieser Wert dauerhaft ist oder sein kann, damit befasste sich Verbandspräsident Michael Ziegler speziell mit Blick auf die politischen Rahmenbedingungen: Das Gewerbe fordere, die Klimafrage von der alleinigen Fokussierung auf E-Auto-Zulassungen zu lösen. „Dies bitte ich nicht misszuverstehen. Das ist keine Absage



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

an den Klimaschutz im Verkehr. Und keine Absage an das E-Auto. Im Gegenteil, als Kraftfahrzeuggewerbe unterstützen wir jeden Tag in unseren Autohäusern und Werkstätten den Klimaschutz. Wir beraten unsere Kunden und investieren dabei viel Zeit in alle Themen rund ums E-Auto. Eine Beratung in diesem Bereich ist wesentlich zeitaufwändiger als bei Verbrennern. Das ist ein Investment in den Klimaschutz, das unsere Betriebe nicht scheuen.“

Die Erfahrungen aus der Praxis sollte aber auch die Politik beherzigen: „Im Gegensatz zu Teilen der Politik kennen wir die Markttrends und die Bedürfnisse unserer Kunden genau und stellen immer wieder fest, dass politische Entscheidungsträger oft nur eine sehr begrenzte Einsicht darüber haben, was die Menschen wirklich benötigen. Klimaschutzpolitik und Technologievorgaben können nicht gegen den Willen der Verbraucher realisiert werden, sondern nur mit deren Unterstützung.“

Michael Ziegler: „Wirklicher Klimaschutz bedeutet Reduzierung der Verbrenner-Emissionen bei gleichzeitigem Ausbau der Elektromobilität. Der Verbrenner darf nicht zum Sündenbock gestempelt werden, weil er – ob man das möchte oder nicht – schlicht und einfach auch in Zukunft in weiten Teilen der Welt da sein wird. Er muss deshalb beim Klimaschutz Teil der Lösung sein.“

Klimafreundliche individuelle Mobilität gehe nur mit Technologieoffenheit, sagte Michael Ziegler weiter und stützte diese Aussage auf die Realitäten in anderen Regionen in der Welt, die einerseits weiter auf Verbrenner angewiesen seien und



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

andererseits auf alternative Technologien setzten, wie verbesserte Solarzellen oder die lokale Wasserstoffproduktion.

Was die Sicht der Verbraucherinnen und Verbraucher angeht, verwies er auch auf den aktuellen DAT-Report. Der Report zeigt, dass 63 Prozent der Autofahrer dem gewollten einseitigen Wandel zur Elektromobilität skeptisch gegenüberstehen und ganz klar Technologieoffenheit einfordern. Nur 19 Prozent der Pkw-Halter halten die Politik der alleinigen Fokussierung auf E-Mobilität für richtig. Michael Ziegler: „Die entscheidende Frage ist, ob politische Entscheidungsträger auf die Stimmen ihrer Wählerinnen und Wähler hören und lediglich Ziele festlegen, oder ob sie versuchen, einen konkreten Technologiepfad vorzuschreiben. Aus der eindeutigen Sicht der großen Mehrheit der Verbraucher sollte der Markt über die beste Lösung zur Erreichung der Klimaziele entscheiden, nicht der Staat. Denn technologische Entwicklungen setzen sich nur durch, wenn sie auch wirtschaftlich tragbar sind.“

Warum diese Frage auch für das Kfz-Gewerbe so wichtig ist, begründete Ziegler damit, dass „die gewählte Strategie auch direkte Auswirkungen auf den Automobilhandel“ habe. „Denn die Fähigkeit, eine breite Palette von Fahrzeugtechnologien anbieten zu können, wird entscheidend sein, um den Bedürfnissen der Konsumenten gerecht zu werden und wettbewerbsfähig zu bleiben. Starke deutsche und europäische Hersteller sind dabei unerlässlich für die volkswirtschaftliche Stabilität und den Wohlstand in unserem Land.“



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
kfbw.de/jpk24

Fahrzeugbestand muss klimaneutral werden

Das Kfz-Gewerbe sei sich bei seiner Aussage: „Nur wenn der Fahrzeugbestand möglichst klimaneutral wird, lassen sich Klimaschutzziele erreichen“, bewusst, dass E-Fuels keine kurzfristige Lösung darstellen. Dennoch könnten sie bei entsprechendem Aufbau der notwendigen Infrastruktur innerhalb der nächsten zehn Jahre einen bedeutenden Beitrag leisten. Und: „Neben E-Fuels existieren noch schneller verfügbare Alternativen. Ein Beispiel hierfür ist HVO-Treibstoff, gewonnen aus wiederverwerteten Pflanzenölen – also quasi Diesel aus altem Frittierfett. Dieser Kraftstoff steht schon heute in größerer Menge zur Verfügung. Eine steuerbefreite, großflächige Einführung in Deutschland würde sofort Umweltentlastungen erzielen, indem sie Bestandsfahrzeuge einbezieht.“

Auch der deutschlandweite, vollflächige Umstieg von E5 auf E10 wäre eine sofort klimawirksame Maßnahme. Eine Studie des Bundesverbandes der deutschen Bioethanolwirtschaft zeigt, dass der Umstieg auf E10 fast drei Millionen Tonnen CO₂ einsparen könnte. Dies entspricht bei Zugrundelegung einer durchschnittlichen jährlichen Fahrleistung 1,35 Millionen zusätzlichen batterieelektrischen Pkw – ein gewaltiger Klimanutzen, der sofort verfügbar wäre. Andere Länder in Europa haben E5 längst abgeschafft. Warum Deutschland dies nicht tut, erschließt sich uns angesichts der großen Vorteile nicht. Zudem könnten die freiwerdenden E5-Zapfsäulen für den Verkauf alternativer Kraftstoffe wie HVO genutzt werden.



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

Bezahlbare Mobilität als Grundpfeiler sozialen Friedens

Ein nicht zu unterschätzender Punkt ist für Michael Ziegler die Aussage „Nur wenn individuelle Mobilität mit dem Auto bezahlbar bleibt, herrscht sozialer Friede.“ Umfragen zeigten, dass in Baden-Württemberg 55 Prozent der Befragten maximal 30.000 Euro für ein neues Auto ausgeben wollen. Fast die Hälfte der Steuerzahler verfüge zudem nur über ein Jahreseinkommen von weniger als 30.000 Euro: „Da wird ein Autokauf schnell zur finanziellen Herausforderung. Über ein Viertel der Pkw sind zwischen fünf und neun Jahre alt, was zeigt, dass die Menschen ihre Autos länger fahren, weil Neuanschaffungen für sie oft unerschwinglich sind.“

Noch deutlicher werde das Problem, wenn man in den eingangs erwähnten DAT-Report blickt. Fast 46 Prozent der Teilnehmer haben die Angst geäußert, sich bald kein Auto mehr leisten zu können. „Gleichzeitig geben die Befragten an, sich eine Alltagsmobilität ohne Auto nicht vorstellen zu können. Was das über deren Gefühl von sozialer Teilhabe ausdrückt, kann man sich denken. Und das betrifft wie gesagt fast die Hälfte aller Befragten in einer repräsentativen Studie. Dass in der Mobilitätsfrage sozialer Sprengstoff steckt, wissen wir. Das haben wir bei der kriegsverursachten Steigerung der Treibstoffpreise gemerkt. Und das sehen wir an der Diskussion über die CO₂-Abgabe“, sagt Ziegler.

Widerstand gegen neue Mobilitätsabgaben: Kfz-Gewerbe setzt sich für erschwingliche Mobilität ein

Zu merken sei das auch „... bei der typisch baden-württembergischen Debatte über eine lokale Lkw-Maut und über



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

einen Mobilitätspass, den der baden-württembergische Verkehrsminister über die Kommunen in den Verkehr bringen will. Autofahrer sollen Busse und Bahnen finanzieren. Und das Land, dessen Aufgabe das eigentlich ist, macht sich einen schlanken Fuß.“

Klare Aussage des Verbandes dazu: „Als Kraftfahrzeuggewerbe lehnen wir jede Sondersteuer auf das Auto und jede Verteuerung der individuellen Mobilität ab. Egal, ob es elektrisch oder traditionell angetrieben wird. Aber genau eine solche Sondersteuer wäre der Mobilitätspass, auch wenn er aus rechtlichen Gründen „Abgabe“ genannt wird.“ Michael Ziegler: „Unsere Forderung: Die Politik muss die Gefährdung der individuellen Mobilität in den Städten stoppen. Mobilität und Versorgungssicherheit sind ohne Auto nicht gewährleistet, und Versuche, das Auto zurückzudrängen, stehen im Widerspruch zur Landesplanung, die die Versorgung auch über das Auto vorsieht.“

Kfz-Gewerbe unterstreicht Bedeutung der Förderung und des Strategiedialogs in Baden-Württemberg

Positiv steht der Verband den Unterstützungsmaßnahmen gegenüber, die das Land Baden-Württemberg dem Gewerbe bietet: „Die Herausforderungen durch Digitalisierung und Transformation sind enorm und betreffen dabei sowohl Handelsbetriebe als auch Werkstätten, große wie kleine Betriebe. Dass das Land Baden-Württemberg unsere Betriebe genau in diesem essentiell wichtigen Bereich gezielt fördert und mit uns im Dialog steht, bewerten wir äußerst positiv. Das gilt für spezielle Fördergutscheine für die



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

Transformation, das gilt auch für den Strategiedialog
Automobilwirtschaft, den die Landesregierung mit uns führt.“

Dabei herrsche Einigkeit in folgenden Punkten:

- Die Neuausrichtung der Betriebe ist eine zentrale Herausforderung und erfordert erhebliche finanzielle Mittel.
- Ohne gezielte Unterstützung können Werkstätten und Händler bei der digitalen Transformation schwer mithalten.
- Die Digitalisierung betrifft alle Abläufe in den Betrieben, einschließlich des Vertriebs über digitale Plattformen.
- Investitionen in IT und Fortbildung sind so kostspielig, dass viele Kfz-Betriebe diese allein nicht stemmen können.
- Förderprogramme sollten sich deswegen nicht nur auf Hersteller konzentrieren, sondern auch Handels- und Werkstattunternehmen in ihrer Transformationsfähigkeit unterstützen.

Unabhängiger Handel schlägt Hersteller-Retail in Wirtschaftlichkeit und Betrieb

Dazu gehöre aber auch, dass „die Hersteller Leistungen des Handels endlich fair honorieren“, denn der Wandel erfordere die entsprechenden Investitionen, die erwirtschaftet werden müssten. Ziegler sagte abschließend: „Es ist höchste Zeit, Aufwand und Nutzen von Vertriebsfunktionen der Händler objektiv gegenüberzustellen und den Handel für seine Dienste fair zu entlohnen! Bei objektiver Betrachtung müssten die Hersteller zu der Erkenntnis gelangen, dass sie für die erforderliche Flexibilität und das kleingliedrige Dienstleistungsgeschäft im Handel nicht aufgestellt sind. Letztendlich ist die Übernahme von Retail-Funktionen für sie auch deutlich teurer. Die mutige Entscheidung



Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Verband des Kraftfahrzeuggewerbes
Baden-Württemberg e.V.



PRESSEMITTEILUNG, 28.02.2024

Pressemappe downloaden:
[kfz-bw.de/jpk24](https://www.kfz-bw.de/jpk24)

von Mercedes, seine Niederlassungen in die Unabhängigkeit zu entlassen, ist bemerkenswert und hat in der Branche Wellen geschlagen. Es ist nicht alltäglich, dass ein Hersteller offen zugibt, dass unabhängige Händler in der Lage sind, den Autohandel effektiver und kundennäher zu gestalten. Diese Einsicht von Mercedes ist ein starkes Signal an das Kfz-Gewerbe und unterstreicht das eben Gesagte: Der Handel weiß am besten, wie man Flexibilität und Schnelligkeit in den Dienst der Kunden stellt. Es zeigt, dass die Zukunft des Autoverkaufs nicht zwangsläufig in der Hand der Hersteller liegt, sondern in einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit, in der jeder die Rolle spielt, die er am besten kann. Auf dieser Grundlage könnte die Zukunft für Autohändler nicht nur erfolversprechend, sondern auch profitabel sein.“

Ansprechpartner für Redaktionen:

Daniel Rösch

Referent Öffentlichkeitsarbeit/Handel

Telefon: (07 11) 83 98 63 – 19

Telefax: (07 11) 83 98 63 – 20

E-Mail: daniel.roesch@kfz-bw.de