

Jürgen Karpinski
Präsident
Zentralverband Deutsches
Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)



Statement

Jahrespressekonferenz

Webkonferenz, Bonn

17. Februar 2022

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,
im Namen des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe begrüße ich Sie aus unserem Studio in Bonn sehr herzlich zu unserer diesjährigen Jahrespressekonferenz.

Wir gehen auf die aktuelle Situation des Kraftfahrzeuggewerbes ein und präsentieren Ihnen die Ergebnisse des Autojahres 2021. Darüber hinaus greifen wir wichtige Branchenthemen auf, die uns auf den Nägeln brennen.

Für das Kraftfahrzeuggewerbe lässt sich das Autojahr 2021 wie folgt zusammenfassen: Im Neuwagenhandel und im Service mussten wir spürbare Umsatzeinbußen verzeichnen. Der Handel mit Gebrauchtwagen, aber auch das Geschäft mit Lastkraftwagen brachte hingegen Zuwächse.

Daraus ergibt sich ein Rückgang des Gesamtumsatzes im Kraftfahrzeuggewerbe von minus 2,7 Prozent auf rund 179,8 Mrd. Euro im Vergleich zum Jahr 2020.

Meine Kollegen Wilhelm Hülsdonk und Thomas Peckruhn werden gleich noch detaillierter auf einige Zahlen eingehen. Beim Ertrag bewegen wir uns seit einigen Jahren auf sehr bescheidenem Niveau. Für das Jahr 2021 liegt die Umsatzrendite im vorläufigen Durchschnitt bei 1,3 Prozent und damit um Null Komma einen Prozentpunkt über dem Wert des Jahres

2020. Das ist jedoch kein Anlass, in Jubelstürme auszubrechen.

Von den Gewinnmargen der Hersteller und Importeure können wir als überwiegend mittelständische Unternehmerinnen und Unternehmer im Handel nur träumen. Um es noch einmal zu unterstreichen: Die selbstständigen Kraftfahrzeugunternehmen profitieren nicht von den Gewinnen der Hersteller und Importeure. Leider werfen das viele in einen Topf. Diese Wahrnehmung ist falsch, das zeigt die schon seit Jahren schwache Rendite im Handel. Unsere Mindest-Zielgröße liegt bei 3 Prozent plus X. Davon sind wir schon seit einigen Jahren deutlich entfernt.

Zwei Jahre Corona-Krise mit wachsenden Umsatzverlusten, dazu die parallele Transformation hin zu alternativen Antriebsformen sowie die notwendige Digitalisierung der Abläufe und Prozesse in den Unternehmen sind mit hohen Kostenbelastungen verbunden. Diese Gemengelage zehrt an der Substanz vieler Betriebe.

Hinzu kommen Verunsicherungen durch die Politik. Dabei geht es auch um die aktuelle Fördersituation für Elektrofahrzeuge. Dazu haben wir über eine Blitzumfrage aktuelle Er-

gebnisse ermittelt, die gleich der Kollege Peckruhn erläutern wird.

Wir bemerken aber auch irritierende Signale über die Art und Weise, wie die Klimaziele im Verkehr erreicht werden sollen.

Als ZDK setzen wir hier auf Technologieoffenheit. Und wir konnten bisher davon ausgehen, dass auch der neue Bundesverkehrsminister Volker Wissing diesen Ansatz teilt. So steht im FDP-Wahlprogramm zur Bundestagswahl (Zitat): „Ein pauschales Verbot von Verbrennungsmotoren lehnen wir ab.“

Gefordert werden dort außerdem (Zitat) „technologieoffene Gesetze und Verordnungen im Fahrzeugbau“.

Daran möchte ich den Minister hier und jetzt noch einmal erinnern. Denn sein zwischenzeitliches Postulat, dass bei Pkw die Entscheidung für die E-Mobilität längst gefallen sei, ist ein Widerspruch zu seinen vorherigen Bekenntnissen für Technologieoffenheit. Daran ändert auch sein halbherziger Rückzieher im Bundestag nichts.

Wenn wir die Klimaziele im Straßenverkehr erreichen wollen, muss der Bestand an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in die Strategie zur CO₂-Minderung einbezogen werden.

Weltweit sind aktuell rund 1,4 Milliarden Pkw mit Verbrennungsmotoren ausgestattet, davon in Deutschland rund 46

Millionen. Selbst wenn, wie von der Bundesregierung postuliert, bis zum Jahr 2030 mindestens 15 Millionen elektrisch betriebene Pkw auf unseren Straßen fahren sollen, so wären dann immer noch rund 30 Millionen Verbrenner-Fahrzeuge im Bestand. Auch diese Fahrzeuge könnten ihren Beitrag zur Verbesserung der Klimabilanz leisten, indem sie mit CO₂-neutralen synthetischen Kraftstoffen betrieben würden. Diese E-Fuels wären sofort einzusetzen, auch als Beimischung zu Benzin- oder Dieselmotoren.

Um sie schon bald verfügbar zu haben, bedarf es jedoch des politischen Willens, dafür die Rahmenbedingungen zu schaffen: mit starken Anreizen zur Einführung von E-Fuels, aber insbesondere auch mit Planungssicherheit für Investoren, um Anlagen für die Herstellung dieser Kraftstoffe errichten zu können.

Die reine Fokussierung auf den E-Antrieb hat etwas von staatlicher Planwirtschaft. Warum wird das freie Spiel der Kräfte, bezogen auf die Entwicklung klimafreundlicher Antriebstechnik, unterdrückt? Machen wir uns doch nichts vor: Auch im Jahr 2035 müssen weiterhin Verbrennungsmotoren gebaut werden, weil in vielen Regionen unserer Erde bis dahin gar

nicht die Voraussetzungen für eine flächendeckende Verbreitung der E-Mobilität existieren.

Aber auch bei uns müssen die Autofahrerinnen und Autofahrer Ersatz für fossile Treibstoffe bekommen. Für synthetische Kraftstoffe kämpfen wir im ZDK seit mehr als einer Dekade bei der Politik. Um sie klimaneutral produzieren zu können, wird sehr viel Strom benötigt. Und der muss CO₂-neutral erzeugt werden.

In diesem Zusammenhang fällt uns jetzt der abrupte Ausstieg aus der Atomenergie wieder vor die Füße. Andere Länder haben sich da deutlich technologie-offener aufgestellt.

Einen Weg weist die Taxonomie-Entscheidung der EU-Kommission, welche sowohl die Atomkraft als auch Gas als nachhaltige Energiequellen einstuft. Und dass es vielversprechende Ansätze in der Nuklearforschung gibt, zeigt unter anderem ein Projekt, ausgehend von der TU Darmstadt, einen Reaktor für die kontrollierte Kernfusion mit Lasern als saubere Energiequelle bis zum Ende dieses Jahrzehnts zu bauen. Es wäre doch töricht, solche Ansätze nicht zu verfolgen. Wer den dauerhaft steigenden Energiebedarf decken will, muss viele Wege öffnen. Auch die Produktion von E-Fuels würde davon profitieren. Soweit meine Ausführungen.