



PRESSEMITTEILUNG, 08.07.2024

Michael Ziegler: Politik muss für E-Autos sorgen, statt mit Zoll-Säbel zu rasseln

Stuttgart. „Die Politik braucht dringend ein Praktikum in den Grundregeln des Autohandels“, Michael Ziegler, Präsident des Verbandes des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg ist nicht gerade von dem begeistert, was an Zoll-Säbelrasseln aus Brüssel zu hören ist: „Erstens auf den Kunden hören. Zweitens Markt und Wettbewerb im Auge behalten. Drittens ein ausreichendes Fahrzeug-Angebot vorhalten. Viertens verhandeln, verhandeln, verhandeln.“ Was hingegen „dank einer leider fast vollkommen beratungsresistenten EU-Politik passiert, ist ein Eingriff in den Markt, der seinesgleichen sucht“, sagt Michael Ziegler: „Statt günstiger E-Autos und mehr Klimaschutz, werden die Arbeitsplätze von vier Millionen Beschäftigten im Kfz-Gewerbe in ganz Europa, davon über 80.000 in Baden-Württemberg, massiv gefährdet: „Im Verkauf ist es egal, ob ein E-Auto aus China kommt oder aus der EU. In der Werkstatt gilt dasselbe. Wir brauchen preiswerte E-Autos statt Säbelgerassel. Die Hersteller wissen das und selbst die sprechen sich gegen Zoll-Protektionismus aus, weil der kein Auto mehr Absatz bringt.“

„Wir müssen wettbewerbsfähig sein“, steht für Michael Ziegler als Überschrift über „einer seit Jahrzehnten erfolgreichen Export- und Handelsstrategie“. „Der Kunde muss Spaß am Auto haben und gerne eins kaufen,“ und die aktuellen Schlagzeilen, die Brüssel unter Ursula von der Leyen macht, „sind da eher kontraproduktiv: Bis jetzt



PRESSEMITTEILUNG, 08.07.2024

waren die deutschen Hersteller am chinesischen Markt erfolgreich, weil sie vom Image und der Qualität ihrer Produkte profitiert haben.“ Jetzt die „Produktion aus China mit Dumpingvorwürfen madig zu machen, weckt in China bestenfalls den Nationalstolz und die Chinesen kaufen chinesisch.“

In Europa, speziell in Deutschland, hat er bei dieser Entwicklung ein Déjà-vu: „Ich habe das als junger Mann schon mal gesehen, Diskussionen um Autos aus Japan, Diskussionen um Autos aus Korea.“ Am Ende „haben Handel und Kraftwerkzeuggewerbe, vor allem aber die Kunden profitiert: In diesem Wettbewerb wurden die Autos ständig besser, billiger, umweltfreundlicher und langlebiger.“

Die deutschen und alle europäischen Autohersteller seien auch heute in der Lage, in diesem Wettbewerb zu bestehen. Der Handel sowieso: „Wir sehen einen Strukturwandel wie beispielsweise den Verkauf der Mercedes-Authäuser und auch andere Hersteller haben sich schon längst wieder auf ihre Kernkompetenz zurückgezogen.“ Der Autohandel habe in den letzten Jahren zunehmend auf eine Mehrmarkenstrategie umgestellt. „Die Logik, die dahintersteht, ist jedem klar, der etwas Ahnung vom Marketing hat. Der BYD von heute kann der Einstieg in den Daimler von morgen sein – wenn die Politik die Finger vom Markt lässt und die Hersteller frei in ihrer Produktionspolitik sind.“

Das heiße allerdings nicht, dass Brüssel, Berlin und Stuttgart die Wettbewerbsfähigkeit der Autobranche nicht unterstützen könnten: „Bürokratieabbau kommt derzeit immer noch nur in



PRESSEMITTEILUNG, 08.07.2024

Mach-Schönwetter-Reden vor.“ Die politischen Eingriffe in die Strukturen der Energiekosten und der Betriebskosten auch bei den Fahrzeugen „sind teuer, füllen aber nur die Staatskassen und die der Energieversorger, hier muss dringend Entlastung her“. Die Produktionskapazitäten und die Forschungskapazitäten müssten dringend ausgebaut werden: „Die Batterie macht 30 bis 40 Prozent der Kosten eines E-Autos aus. Da hat China einen Vorsprung von den Rohstoffen bis zur Produktion, den wir dringend wieder aufholen müssen und den die Industrie bei entsprechender Förderung auch aufholen kann“, fasst Michael Ziegler zusammen: „Wir müssen auch ganz klar sagen, sowohl in Deutschland als auch in Europa ist heute keine Automobilproduktion ohne chinesische Komponenten mehr möglich - wir leben in einer gewissen Abhängigkeit. So bauen sowohl BMW (iX3) und Mercedes (Smart) als auch VW Autos in China, die nach Europa importiert werden.“

In der Konsequenz führe kein Weg an einer kooperativen Politik vorbei: „Konfrontation kann Autofahren in Deutschland und in der EU nur noch teurer machen und das ist nicht gut für uns alle.“ Und dann ist da noch die Frage der Antriebstechnologie: „Scheinbar kluge Menschen, die am Ende kilometerweit in ihren Prognosen daneben liegen, kennen wir schon seit Kaiser Wilhelm aus der Zeit der Pferde. In der Batterieforschung gibt es derzeit einen Hype. Aber auch bei Verbrennern und Brennstoffzellen kann kein Mensch die Unzahl an Forschungsergebnissen und Patentanmeldungen weltweit mehr in der Übersicht behalten.“ Zusammengefasst, sagt Michael Ziegler, „gibt es nur eine Strategie, die funktioniert: Säbel zurückstecken, Ärmel hochkrempeln, forschen, arbeiten und die



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



PRESSEMITTEILUNG, 08.07.2024

bessere Lösung entwickeln.“ Welche Antriebsversion die rund 80.000 Arbeitsplätze der Beschäftigten im Kfz-Gewerbe von Baden-Württemberg sichern, „können wir getrost dem Markt überlassen. Und welche Marken auf den Autos stehen, auch.“

Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Carsten Beuß

Hauptgeschäftsführer

Mobil: (0178) 47 23 41 8

E-Mail: Carsten.Beuss@kfz-bw.de