



Forderungen des ZDK zur Bundestagswahl 2021

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK) vertritt die Interessen von fast 37 000 Autohäusern und Kfz-Werkstätten mit annähernd 440 000 Beschäftigten. Er ist die Stimme des Kraftfahrzeuggewerbes gegenüber der Politik auf Bundesebene und verleiht den Forderungen und Erwartungen der von ihm repräsentierten kleinen und mittelständischen Betriebe im Hinblick auf die bevorstehende Bundestagswahl Ausdruck.

Autohäuser und Kfz-Werkstätten sind das unverzichtbare Bindeglied zwischen der Automobilindustrie und dem Endkunden. Dies gilt zum einen für den Vertrieb der zunehmend hochkomplexen und erklärungsbedürftigen Automobile, zum anderen für deren Wartung und Reparatur im Interesse eines sicheren und umweltgerechten Betriebs über die gesamte Fahrzeuglebensdauer hinweg. Das Kraftfahrzeuggewerbe ist der Garant für individuelle Mobilität, an deren hohem Stellenwert nach den Erfahrungen aus der Corona-Pandemie weniger Zweifel denn je bestehen. Deshalb fordert das Kraftfahrzeuggewerbe von der künftigen Bundesregierung vor allem praxisgerechte und verlässliche Rahmenbedingungen für einen den Bedürfnissen der Menschen entsprechenden, nicht ideologisch eingezwängten Individualverkehr.

Ebenso wichtig ist die Erhaltung und Stärkung des Rechtsrahmens für ein eigenverantwortliches unternehmerisches Handeln der Autohäuser und Kfz-Werkstätten, wozu auch der Schutz vor dem Missbrauch überlegener Marktmacht durch die Automobilhersteller zählt.

Die Forderungen im Einzelnen:

Die Folgen der Corona-Pandemie verkraftbar gestalten

Infolge der Corona-Maßnahmen in den Jahren 2020 und 2021 waren und sind Autohandelsbetriebe von Verkaufsverboten und -beschränkungen betroffen, die sich wirtschaftlich verheerend ausgewirkt haben und zum Teil noch auswirken. Durch gesetzliche Erleichterungen muss diesen Belastungen Rechnung getragen und ein zumindest teilweiser Abbau der auf die Corona-Maßnahmen zurückzuführenden Verluste ermöglicht werden. So sind insbesondere die Möglichkeiten des Verlustrücktrages nach den Regeln des Einkommenssteuergesetzes über das Jahr 2019 hinaus nach hinten zu erweitern, um besonders erhebliche Verluste durch die Corona-Pandemie in den Betrieben aufzufangen. Das Jahr 2018 sollte auch umfasst und Sonderabschreibungen zugelassen werden.

Sofern noch nötig, sollten auch kommende Einschränkungen zur Pandemiebekämpfung nach der Bundestagswahl bei allem gebotenen Gesundheitsschutz die Geschäftstätigkeit so gering wie möglich einschränken. Mit ausgefeilten Hygienekonzepten, ausreichenden Testkapazitäten, den großzügigen Verkaufsflächen und den Instrumenten digitaler Kontaktnachverfolgung muss Autohandelsbetrieben, von denen ein allenfalls minimales Infektionsrisiko ausgeht, die Fortsetzung ihrer Geschäftstätigkeit möglich bleiben.

Klima- und Umweltschutz gewährleisten ohne Einschränkung der individuellen Mobilität

Die Eindämmung des Klimawandels zählt zu den größten Herausforderungen der Gegenwart. Das Kraftfahrzeuggewerbe ist bereit, hierzu seinen Beitrag zu leisten. Klimaschutzmaßnahmen und eine nachhaltige Energieerzeugung müssen als wesentliche Instrumente etabliert werden, damit die anthropogene, globale Erwärmung dem Pariser Klimaabkommen entsprechend begrenzt wird. Jedoch muss sicherge-

stellt werden, dass die Bürgerinnen und Bürger ihre Mobilitätsform den eigenen Bedürfnissen gemäß und ohne Restriktionen wählen dürfen. Die kommende Bundesregierung darf hier Fahrradfahrer, Autofahrer und ÖPNV-Benutzer nicht ideologisch gegeneinander ausspielen.

Die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen, also den mit Abstand sichersten Straßen in Deutschland, lehnt der ZDK ab. Weder ließe sich durch eine solche Maßnahme die Schadstoffbelastung der Umwelt nennenswert reduzieren, noch ergäbe sich ein nachweisbarer Sicherheitsgewinn, wie der Vergleich mit anderen Ländern zeigt. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind immer dann geboten, wenn und solange die konkreten Umstände wie z. B. Streckenzustand, starker Regen, schlechte Sicht und/oder hohes Verkehrsaufkommen dies erfordern. Dynamische Verkehrsregelanlagen tragen dem Rechnung. Ihre stärkere Verbreitung wäre auch aus Sicherheitsgründen wünschenswert. Für ein von den äußeren Verhältnissen unabhängiges, immer gleiches und damit „blindes“ Tempolimit gibt es dagegen keine Rechtfertigung.

Ziele vorgeben, keine Antriebstechnologien

Eine wirksame Förderung klimafreundlicher Mobilität erfordert technologieoffene Kriterien, die dem unterschiedlichen Nutzungsverhalten der Autofahrer Rechnung tragen. Die Festlegung auf eine einzige Antriebsart wird von Bürgerinnen und Bürgern nicht akzeptiert. Die lokal emissionsfreien batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge können zwar bei Aufladung mit alternativ erzeugtem Strom einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Jedoch sind sie nach aktuellem Stand der Technik weder für alle Einsatzzwecke gleichermaßen tauglich, noch stellen sie die einzige Art klimafreundlicher Fortbewegung dar.

Neben der Elektromobilität sind vielmehr sämtliche alternativen, CO₂-schonenden Antriebsarten für die Erreichung der Klimaschutzziele gleichberechtigt in die Förderung einzubeziehen. Dabei bieten neben der mit Wasserstoff arbeitenden Brennstoffzelle, die ja gleichfalls einen Elektromotor antreibt, alternative Kraftstoffe für das Erreichen dieser Ziele bedeutende Potentiale. Hierzu zählen synthetisch hergestellte Kraftstoffe (E-Fuels) wie auch Biokraftstoffe, die nachhaltig und nicht in Konkurrenz zu Nahrungsmitteln erzeugt wurden. Die Möglichkeit, den Betrieb von Verbrennungsmotoren nachhaltig zu gestalten und damit auch die große Flotte von Bestandsfahrzeugen in die Maßnahmen zum Klimaschutz mit einzubeziehen, muss auch durch die Beimischung von Kraftstoffen, die durch Power-to-X-Verfahren aus erneuerbarem Strom und CO₂ gewonnen werden, genutzt werden, ebenso durch Biokraftstoffe. Für den Klimaschutz sind dazu alle alternativen Kraftstoffe im ähnlichen Umfang zu fördern wie die Elektromobilität.

Eine eindimensionale Fokussierung auf den Batterieantrieb unter Abstellen allein auf den Wirkungsgrad und unter Ausblendung anderer Aspekte wird bereits das Verfehlen der Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zur Folge haben. Deshalb müssen E-Fuels und Biokraftstoffe möglichst schnell nutzbar und anrechenbar auf die Flottenziele gestaltet werden. Hier gilt es bei der Förderung, nicht wie bisher kategorisch den Pkw-Sektor auszuschließen, sondern auch zu diesem Verkehrsbereich Synergien zur Energieindustrie herzustellen. In kurzer Zeit können E-Fuels und Biokraftstoffe die Emissionen bestehender Fahrzeugflotten senken. Nur mit der tatsächlichen Umsetzung der Technologieneutralität kann eine bezahlbare, individuelle Mobilität langfristig gewährleistet werden. Nötig ist dazu der schnelle Ausbau einer flächendeckenden Infrastruktur für die Betankung von Brennstoffzellenfahrzeugen und für Antriebe mit gasförmigen, klimaschonenden Kraftstoffen. Weiter muss die klimaschonende Erdgasmobilität durch Erweiterung des Fahrzeugangebotes und Ausbau des Tankstellennetzes erhalten und gefördert werden.

Die ausgelobten Kaufanreize für Plug-In-Hybridfahrzeuge dürfen nicht im Nachhinein wieder einkassiert werden. Neben zerstörtem Vertrauensschutz würde dies die derzeit einzige Möglichkeit, sich auch mit langstreckentauglichen Fahrzeugen lokal emissionsfrei fortbewegen zu können, empfindlich einschränken. Auch muss die Förderung öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge unter Einbeziehung künftiger Leistungserhöhungen der Ladeeinrichtungen deutlich attraktiver für Privatunternehmen gestal-

tet werden als im Gesetz zur Schnellladeinfrastruktur vorgesehen. Dazu gehört auch der Aufbau einfacher, standardisierter Bezahlssysteme für eine kundenfreundliche und alltagsgerechte Nutzung.

Anforderungen an Neufahrzeuge realistisch definieren, Zulassungsverbote ablehnen

Die zunächst geplanten Verschärfungen der Euro-7-Typgenehmigungsverordnung bedeuteten de facto ein Verbot der Neuzulassung für Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor. Besonders die RDE-Anforderungen mit Testszenarien unter Extrembedingungen waren weltfremd und nicht repräsentativ für eine neue Abgasnorm. Zwar ist die Kommission inzwischen etwas abgerückt von ihren ursprünglichen, in zumutbarer Weise nicht realisierbaren Vorgaben. Verbindliche Regelungen stehen jedoch noch aus. Die kommende Bundesregierung sollte sich für eine neue Abgasnorm mit Vernunft einsetzen.

Auch wehrt sich der ZDK vehement gegen ein Zulassungsverbot für Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor ungeachtet des geplanten Datums des Inkrafttretens. Eine derartige Regelung, wie sie verschiedene europäische Staaten bereits zum Jahr 2030 fordern, wäre ein Kahlschlag durch verschiedene Bereiche der Automobilwirtschaft. Die Mittel, die zur beschworenen Transformation der Branche benötigt werden, könnten nicht mehr verdient werden. Auch ein Bonus-Malus-System bei der Zulassung von Neufahrzeugen stellt eine Diskriminierung von Autokäufern dar, die sich kein Elektrofahrzeug leisten und/oder ein solches nicht laden können. Insofern darf es weder ein direktes noch ein indirektes Verbot bestimmter Antriebstechnologien geben.

Zugang zu Daten und Informationen gewährleisten, fairen Wettbewerb ermöglichen

Die Betriebe des Kfz-Gewerbes sind essentiell abhängig vom Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen. Die 10. Novelle des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB-Digitalisierungsgesetz), mit der die Verfügungsmacht über Daten als neues Kriterium für Marktmacht eingeführt wurde, ist deshalb aus Sicht des Kfz-Gewerbes zu begrüßen. Die kommende Bundesregierung muss nun bei der Umsetzung der Datenstrategie der EU (Digital Market und Digital Services Act) sowie in dem kommenden Gesetzesvorschlag der EU-Kommission zum Zugang zu Fahrzeugdaten insbesondere die Interessen des automobilen Aftermarkets und nicht nur die Interessen der deutschen Automobilindustrie berücksichtigen. Regelungen zur Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten müssen in erster Linie den Rechten der Verbraucher und den Grundsätzen des fairen Wettbewerbs Rechnung tragen.

Der Zugang zu den für Wartung und Instandsetzung von Kraftfahrzeugen benötigten technischen Informationen der Automobilhersteller muss offen und diskriminierungsfrei möglich sein, so dass unbeschadet der immer komplexer werdenden Fahrzeugtechnik markengebundene wie nicht markengebundene Kfz-Betriebe auch in Zukunft an sämtlichen Fahrzeugen arbeiten können.

Der ZDK fordert ausdrücklich seine Einbeziehung in künftige Spitzengespräche zur Zukunft der Mobilität und der Automobilwirtschaft. Mit Blick auf die kommende Vertikal-GVO und die Aftermarket-GVO auf europäischer Ebene erwartet das Kfz-Gewerbe die Unterstützung der Bundesregierung beim Einsatz für faire und diskriminierungsfreie Wettbewerbsbedingungen. Künftig unterbunden werden muss insbesondere, dass Automobilhersteller weiterhin ihre wirtschaftliche Übermacht gegenüber den von ihnen abhängigen, vertraglich gebundenen Autohäusern und Werkstätten missbrauchen, so etwa durch ruinösen Direktvertrieb, einseitige Absenkung der Margen, nicht auskömmliche Garantievergütungen oder schikane Sanktionen bei Feststellung von Fehlern im Rahmen von Audits.

Digitale Infrastruktur stärken, innerstädtischen Verkehr erhalten

Die Erreichbarkeit der Betriebe des Kfz-Gewerbes muss auch zukünftig gewährleistet werden, und zwar sowohl digital als auch räumlich. Ersteres gilt für den Handelsbereich mit immer weiter digitalisierten Verkaufsprozessen wie auch für das Werkstattgeschäft in Bezug auf Diagnosetätigkeiten, Anlernvorgänge oder Programmierungen. Ein flächendeckendes 5G-Funknetz muss möglichst zügig eingeführt und zugänglich gemacht werden, um eine belastbare digitale Anbindung und Kommunikation für Betriebe zu gewährleisten.

Räumlich gesehen müssen auch Kfz-Betriebe in Innenstadtlage für ihre Kunden und deren Fahrzeuge erreichbar bleiben, und zwar ohne Beschränkung auf bestimmte Antriebsarten oder gar die generelle Verbannung des Automobils aus den Städten. Auch in Bezug auf Straßeninfrastruktur und Verkehrslenkung lehnt der ZDK die weitere Einschränkung individueller Mobilität in Städten ab. Schikanöse Fahr- und Parkverbote oder überzogene, sachlich nicht gerechtfertigte Geschwindigkeitsbeschränkungen schaden nicht nur der städtischen Wirtschaft, sondern auch der Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern und stellen keine nachhaltige Verkehrspolitik dar.

Bürokratieabbau fortsetzen, digitale Fahrzeugzulassung ermöglichen

Unnötige Bürokratie muss abgebaut werden, da sie besonders kleine Betriebe überfordert, auch und gerade im Kfz-Gewerbe. Gleichzeitig darf der Schutz des AGB-Rechts gegen missbräuchliche Vertragsbedingungen nicht allein dem Verbraucher vorbehalten bleiben, da sonst viele kleine Betriebe der wirtschaftlichen Übermacht von Großunternehmen wehrlos ausgeliefert wären. Unnötige Doppelprüfungen bei Geräten für die Abgasuntersuchung müssen abgeschafft, gesetzliche Anforderungen des Datenschutzes sowie Dokumentationspflichten aus der Abfall- und Abwassergesetzgebung praxisgerecht vereinfacht werden.

Bei der Änderung von Arbeitsstrukturen dürfen geplante Home-Office- oder Teilzeitregelungen Kleinbetriebe nicht überfordern. Europäische Vorgaben müssen schon vor deren Festsetzung und im Rahmen bestehender Spielräume auch noch bei der Umsetzung von der kommenden Bundesregierung auf ihre Vereinbarkeit mit den existenziellen Belangen kleiner und mittelständischer Betriebe des Handwerks und Handels überprüft werden.

Besonders relevant für die Automobilhandelsbetriebe ist die Digitalisierung der Verwaltung mit Blick auf die Fahrzeugzulassung. Der ZDK fordert, den Reformprozess der digitalen Fahrzeugzulassung um- und durchzusetzen. Die Corona-Pandemie hat verdeutlicht, wie die hier ausbleibende Digitalisierung Vorgänge wirtschaftsschädigend verlangsamt. Endziel muss die Möglichkeit der Fahrzeugzulassung auch im Autohaus sein.

Berufsbildung stärken, Digitalisierung fördern

Nach wie vor ist Kraftfahrzeugmechatroniker/in der beliebteste Ausbildungsberuf in Deutschland. Diese hohe Akzeptanz ist erfreulich, darf aber den Blick nicht verstellen auf eine drohende generelle Abkehr der Schulabsolventen von handwerklichen hin zu akademischen Berufen. Bereits frühzeitig muss deshalb in allen Schulformen die Gleichwertigkeit einer handwerklichen Ausbildung zum Studium dargestellt werden.

Auch die Digitalisierung in der beruflichen Ausbildung, insbesondere in der Berufsschule und der überbetrieblichen Unterweisung, sollte vorangetrieben werden. Entsprechende Maßnahmen sollten dabei auf

digitale Kompetenzen bei Lehrmaßnahmen, Onlineprüfungen und die Vernetzung der Auszubildenden, Betriebe und Berufsschulen sowie eine gezielte Lernortkooperation zielen.

Die Begleitumstände der Berufsausbildung benötigen gleichfalls eine Verbesserung: Azubiwohnangebote oder auch ein bundesweites Azubiticket sorgen für Fachkräftesicherung und Attraktivität der Ausbildung.

Echte Nachhaltigkeit fördern, Emissionshandel ausbauen

Nachhaltiges Handeln ist seit jeher im Sinne der Betriebe des Kfz-Gewerbes. Die CO₂-Bepreisung darf Handwerksbetriebe jedoch nicht unnötig belasten. Dem müssen die Kriterien des Emissionshandels Rechnung tragen. Die EEG-Umlage auf Eigenstromverbrauch muss abgeschafft werden. Energiesteuern sind zu reduzieren und auf den europarechtlichen Mindestsatz zu senken. Vermeintliche Nachhaltigkeitsmaßnahmen dürfen keinen Schub an zusätzlicher Bürokratie bspw. durch überbordende Berichts- oder Dokumentationspflichten auslösen. Der Zugang zu Entsorgungs- und Recyclingmöglichkeiten muss einfach, günstig und praktikabel gestaltet werden, um eine Kreislaufwirtschaft auch im Handwerk zu etablieren.

Bonn, den 12. Mai 2021