



Stellungnahme zum Entwurf der Nationalen Kreislaufwirtschafts- Strategie (NKWS)



Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) e. V. begrüßt generell die Bemühungen der Bundesregierung für die Etablierung einer nationalen Kreislaufwirtschaftsstrategie (NKWS). Diese ist in Zeiten zunehmender Ressourcenknappheit für die Resilienz der heimischen Wirtschaft unerlässlich. Wir bedanken uns für die Beteiligung am vorausgegangenen Dialogprozess, der unsererseits als konstruktiv und gut moderiert empfunden wurde.

Die rund 40.000 Betriebe des Deutschen Kfz- und Karosseriehandwerks mit ihren 470.000 Angestellten arbeiten bereits seit Jahrzehnten innerhalb einer komplexen Kreislaufwirtschaft, die sich um Kraftfahrzeuge etabliert hat. Kraftfahrzeuge waren und sind keine Einweg- oder Wegwerfprodukte. Die in den Fahrzeugen verbauten Rohstoffe sind häufig von überdurchschnittlicher Güte und daher für die Rückführung in Produktionsprozesse von herausragender Bedeutung.

Aspekte der Ressourcenschonung, unter anderem durch konsequenten Leichtbau bei der Konstruktion, oder eine gute Reparierbarkeit spielen im Bereich der Fahrzeuge seit Anbeginn eine entscheidende Rolle. Zudem ist eine fachgerechte Fahrzeugreparatur in Verbindung mit einer regelmäßigen Wartung über einen längeren Produktlebenszyklus gesehen stets ökologischer als die Neuproduktion. Darüber hinaus findet innerhalb der Werkstätten in Zusammenarbeit mit zertifizierten Entsorgungsbetrieben eine stringente Materialwirtschaft, beispielsweise beim Umgang mit Altmetallen oder Schmierstoffen, statt. Unsere Unternehmen sind daher Vorreiter und beispielhaft für eine funktionierende Kreislaufwirtschaft auf nationaler und internationaler Ebene.

Die Bedeutung des Verwertungskreislaufs bei Fahrzeugen für die Materialrückgewinnung lässt sich mit einem Blick in die Statistiken gut veranschaulichen. So gelangten nach den Angaben des Umweltbundesamtes allein im Jahr 2021 rund 2,27 Millionen Tonnen Eisen- und Stahlschrott sowie 204.600 Tonnen Elektroschrott durch Altfahrzeuge in deutsche Schredderanlagen und wurden anschließend wiedergewonnen. Allein der Blick auf den Metallanteil, der bei Altfahrzeugen circa 75% beträgt, lässt die umfassende und fachgerechte Verwertung von Fahrzeugen ökonomisch und ökologisch sinnvoll erscheinen und ist seit Jahrzehnten im Kfz-Bereich gelebte Praxis.

Technologischer Antriebswandel erfordert zeitnahe Lösungen

Der fortschreitende technologische Antriebswandel bei Kraftfahrzeugen setzt nicht nur die Betriebe des deutschen Kfz-Gewerbes vor enorme Herausforderungen. Vor allem im Bereich der batterieelektrischen Mobilität muss der Gesetzgeber in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft schnellstmöglich regulatorische Maßnahmen hinsichtlich

- der **Recyclingfähigkeit** und
- des **Produktdesigns** (vor allem Wartungsfreundlichkeit und Reparierbarkeit)

von Fahrzeugbatterien erarbeiten. Obwohl diese Antriebsform sich immer weiter verbreitet und in den kommenden Jahren das Rückgrat der Straßenmobilität bilden wird, sind die bislang auf nationaler wie europäischer Ebene ausgearbeiteten Strategien über den Umgang mit und die Entsorgung von Fahrzeugbatterien unzureichend.

Regelungsbedarf ist gegeben, da die Kunden letztendlich mit ihren defekten batterieelektrischen Fahrzeugen in den Werkstätten des Kfz-Gewerbes stehen und von diesen Lösungen erwarten. Sowohl Hersteller als auch Politik haben sich hier aus Sicht des ZDK einseitig auf das Kfz-Handwerk als auch auf die Verbraucher verlassen.

Die gegenwärtigen Bestrebungen der Europäischen Union und der Bundesregierung zur Etablierung von Regularien im Umgang mit Fahrzeugbatterien sind insofern längst überfällig und für ein ökologisch- und ökonomisch vertretbares batterieelektrisches Gesamtsystem unerlässlich. Entsprechende Regulierungsvorschläge hat der ZDK bereits in früheren Stellungnahmen, beispielsweise beim Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung des Batterierechts an die Verordnung (EU) 2023/1542 (Batterie-Anpassungsgesetz, siehe: [Stellungnahme des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. \(bmuv.de\)](https://www.bmvv.de/aktuelle-aktuelle-stellungnahmen)) kommentiert.

Rechtssicherer Handlungsrahmen durch NKWS nicht in Sicht

Dass der nun vorgelegte Entwurf der NKWS keine konkreten Handlungsoptionen hinsichtlich Fahrzeugbatterien enthält und eher allgemeingültige Zielvereinbarungen definiert, ist für den ZDK aufgrund der Erfahrungen aus den Gesprächen der runden Tische zum Thema Fahrzeugbatterien wenig verwunderlich. Bei aller Berechtigung der in den Dialogformaten ausgeführten verkehrspolitischen Debatten ist die NKWS in ihrer derzeitigen Form beim Aspekt Fahrzeugbatterien allenfalls eine politische Willensbekundung, die noch durch Handlungsempfehlungen und Maßnahmenkonkretisierung unterfüttert werden muss.

Genau diese sind jedoch angesichts der fortschreitenden Verbreitung batterieelektrischer Fahrzeuge dringend notwendig. Die Technologie steht bereits heute und nicht erst in ferner Zukunft in den Betrieben und Werkstätten. Der ZDK hofft hier im Sinne seiner Mitgliedsbetriebe und der Verbraucher auf eine alsbaldige Nachbesserung in der NKWS, beispielsweise durch die Etablierung eines klar definierten und verbindlichen Abgabe- und Recyclingsystems für Fahrzeugbatterien, das auch die Fahrzeughersteller stärker in die Verantwortung nimmt.

NKWS darf nicht zur Bevormundung der Verbraucher führen

Überdies enthält der vorgelegte Entwurf der NKWS beim Thema Fahrzeugbatterien verschiedene Formulierungen, die der ZDK kritisch bewertet. Auf besonderes Unverständnis trifft die im gesamten Punkt 4.4 vorzufindende negative Sicht auf den motorisierten Individualstraßenverkehr. Dies betrifft vor allem das Nutzerverhalten und äußert sich unter anderem anhand der Formulierung, die Verbraucher durch nicht näher definierte Maßnahmen zur Mobilität im Umweltverbund bewegen zu wollen.

Aus Sicht des ZDK gehört die motorisierte individuelle Mobilität zu den Grundelementen einer demokratischen Gesellschaft und wird in unserer Marktwirtschaft hauptsächlich durch den Bedarf der Menschen bestimmt. Jegliche staatliche Vorgaben für eine gerichtete Kollektivnutzung von Verkehrsmitteln stehen aus unserer Sicht in einem unvereinbaren Verhältnis zu einer frei wählbaren Mobilitätsform und können nicht Aufgabe und Zweck einer NKWS sein.

Dies gilt auch für das Fahrzeugdesign, welches von den Verfassern des Entwurfs der NKWS als weiterer Kritikpunkt aufgeführt wird. Generell ist das Fahrzeugdesign keinen allgemeingültigen Prinzipien unterworfen und orientiert sich immer am Einsatzzweck des Fahrzeugs. So ist beispielsweise ein Familienvan in seiner Gesamtkonzeption nicht als Kleinwagen zu konstruieren und wäre als solcher erfahrungsgemäß nicht nur unpraktisch, sondern auch unverkäuflich. Die These des Trends der immer größer und schwerer werdenden Fahrzeuge ist insofern nur bedingt haltbar. Hier tritt deutlich die Bezugnahme der Verfasser auf die in der Öffentlichkeit sehr emotional geführte Debatte rund um das Thema SUV zutage, welche einer objektiven Auseinandersetzung mit dem Thema Fahrzeugdesign

entgegensteht. Im Übrigen gibt es eine CO₂-Flottenregulierung, die den Fahrzeugherstellern enge Zielvorgaben auferlegt. Eine Entkopplung der NKWS von dieser emotionalen Mobilitätsdebatte wäre aus Sicht des ZDK zielführender und für deren strategische Weiterentwicklung wünschenswert.

Ferner wird unter 4.4.1 die Behauptung aufgestellt, es gebe bisher kein hinreichendes Reparaturnetzwerk für elektromobilitätsspezifischen Bauteile in batterieelektrischen Fahrzeugen. Ein Blick in die Betriebe des Kfz-Gewerbes beweist jedoch das genaue Gegenteil. Hier wurden in den vergangenen Jahren enorme Investitionen in entsprechende Ausbildungsinitiativen, unter anderem bei der Aus- und Weiterbildung von Hochvoltmechanikern oder in den eCar-Service, getätigt. Diese Bestrebungen der Branche müssen aus Sicht des ZDK stärkere Berücksichtigung in den Formulierungen der NKWS finden, beispielsweise indem man diesbezüglich die bereits heute im Kfz-Handwerk bestehenden Strukturen aufgreift und strategisch weiterentwickelt. Statt Behauptungen wünschen wir uns mehr Fakten und weniger Vorurteile gegenüber Handwerksbetrieben.

Überdies wird der Aspekt illegal demontierter oder exportierter PKW angesprochen. Der ZDK möchte in diesem Zusammenhang anmerken, dass die Meisterwerkstätten des Kfz-Gewerbes bei Gebrauchtfahrzeugen unter der Aufsicht der Innungen stehen und sich systembedingt an die gültigen Rechtsvorschriften halten. Auch existiert bislang praktisch kein Zweitmarkt für Batterien von batterieelektrischen Fahrzeugen, weswegen die angenommene Entnahme derartiger Batterien aus dem Verwertungskreislauf von Fahrzeugen aus den Erfahrungen des ZDK aktuell nur hypothetisch besteht. Auch hier würden wir eine faktenbasierte Argumentation begrüßen.

Die unter 4.4.4 aufgeführte angestrebte Verbesserung der Informationslage zum Verbleib von (Alt)Fahrzeugen ist nur bedingt praxistauglich. Gerade im Bereich der Old- und Youngtimer existiert eine Vielzahl an abgemeldeten Fahrzeugen, die als Beispiele für automobiles Kulturgut erhaltenswert sind und daher bewusst dem Verwertungskreislauf vorenthalten werden. Eine generalisierende Aussage zu abgemeldeten Fahrzeugen mit der nüchternen Betrachtung eines alten Fahrzeugs einzig als Rohstoffquelle ist in diesem Zusammenhang in den Augen des ZDK nicht zu vertreten. Die NKWS muss diesen Aspekt ebenfalls berücksichtigen und entsprechend nachgebessert werden.

Zusammenfassend verpasst der vorgelegte Entwurf der NKWS aus Sicht des ZDK vor allem die Chance, klare Orientierung für den Umgang mit Fahrzeugbatterien zu definieren. Gerade diese sind jedoch angesichts der Zunahme an batterieelektrischen Fahrzeugen am Gesamtbestand für alle Akteure der Fahrzeugwirtschaft sowie die Verbraucher und Entsorgungsbetriebe dringend notwendig. Es bleibt daher der Wunsch, dass dieser wichtige Aspekt bei der Weiterentwicklung der NKWS stärker in den Fokus gerückt und konkret definiert wird.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin und dem Stammhaus in Bonn in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Behörden, Politikern sowie Entscheidungsträgern wichtiger Verbände und Institutionen. Er ist Mitglied im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) und vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 470.000 Beschäftigte, 236 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach eines Zentralverbandes (ZDK). Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 95.000 Auszubildende aus und machen einen Umsatz von rund 220 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der Mobilität in Deutschland.

Kontakt

Jürgen Hasler
Geschäftsführer Politik und Kommunikation

Marcel Bürger
Politischer Referent

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Markgrafenstraße 35
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 817 2024 17
E-Mail: hasler@kfgzgewerbe.de

Telefon: +49 (0) 30 817 2024 41
E-Mail: buerger@kfgzgewerbe.de

Internet: www.kfgzgewerbe.de

