



PRESSEMELDUNG

Automechanika: Zum Erreichen der Klimaziele brauchen wir alle Technologien

Frankfurt, 15. September 2021. Wie können die Ziele der Bundesregierung erreicht werden, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent und weiter bis 2050 zu reduzieren? Das war die Kernfrage auf der Podiumsdiskussion, die der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) auf der Automechanika in Frankfurt am Main veranstaltet hat.

Es diskutierten Wilhelm Hülsdonk, ZDK-Vizepräsident und selbstständiger Kfz-Unternehmer, VDA-Geschäftsführer Dr. Joachim Damasky, ADAC-Technikpräsident Karsten Schulze, sowie Reinhard Houben MdB, Wirtschaftspolitischer Sprecher der FDP.

Detlef Braun, Geschäftsführer der Messe Frankfurt, begrüßte die Diskutanten und unterstrich, dass der Klimaschutz eines der zentralen Themen sei, das den gesamten Planeten bewege. Auch der Straßenverkehr müsse dafür einen erheblichen Beitrag leisten und dabei offen für neue und innovative Technologien sein.

„Wir dürfen für die Erreichung der CO₂-Ziele nicht nur neue Fahrzeuge ins Visier nehmen. Deshalb plädiert das Kraftfahrzeuggewerbe für Technologieoffenheit bei den Energieträgern, sprich neben der Elektromobilität auch die Förderung grüner Kraftstoffe und von Wasserstoff“, forderte Wilhelm Hülsdonk. Die Kfz-Meisterbetriebe seien schon bestens vorbereitet, um auch Elektrofahrzeuge warten und reparieren zu können. „Wir tun alles, um die Klimaziele zu erreichen, aber wir brauchen auch die richtigen politischen Verordnungen und die richtigen Produkte der Autoindustrie, damit wir unsere Kunden nach ihren Bedürfnissen beliefern können.“

„Wir stehen sehr klar zu den Klimazielen von Paris. Diese lassen sich jedoch nur dann erreichen, wenn wir alle Potentiale nutzen und Fahrzeuge technologieoffen weiterentwickeln. Nur so kann es gelingen, für jeden Bedarf, jedes Fahrprofil und für die globale Perspektive emissionsfreie Lösungen zu finden“, so Karsten Schulze. Deshalb sei etwa die stärkere Beimischung grüner Kraftstoffe sinnvoll. Außerdem müsse Mobilität für jeden möglich und bezahlbar sein. Beim



Plug-In-Hybrid sieht er zwei Entwicklungen: Der private Nutzer fahre so viel elektrisch, wie es nur ginge. Dienstwagenfahrer hätten dagegen ein deutliches Aufholpotenzial: „Mitarbeiter von Unternehmen haben in der Regel eine Tankkarte, die der Arbeitgeber bezahlt. Den Ladestrom zu Hause zahlt er aber selbst. Dennoch dürfen wir den Plug-In-Hybrid nicht grundsätzlich verteufeln. Er ist für viele der Einstieg in die Elektromobilität.“

Auch Dr. Joachim Damasky will nicht, dass Plug-In-Hybride nur aus fiskalischen Gründen gekauft werden, etwa die Hälfte der Strecke solle elektrisch gefahren werden. „Wir werden alle Technologien benötigen, um die Klimaziele zu erreichen. Wir brauchen die Elektromobilität für die Erreichung der Flottengrenzwerte bis 2030, auch weil derzeit die großen Mengen grüner Kraftstoffe noch nicht zur Verfügung stehen. Die Förderung ist als Anschubfinanzierung wichtig, doch E-Mobilität wird nur dann funktionieren, wenn wir den Ausbau der Ladeinfrastruktur hinbekommen. Das ist momentan unser größtes Problem. Trotzdem werden wir Lösungen brauchen, die den Verbrennungsmotor auch nach 2035 noch ermöglichen. Um eine CO₂-Reduktion für die 46 Millionen Verbrenner im Bestand zu erreichen, können wir auf grüne bzw. synthetische Kraftstoffe nicht verzichten“, so Damasky.

In der Technologieoffenheit sieht auch Reinhard Houben den entscheidenden Schlüssel: „Wenn wir vorgeben wollen, mit welcher Technik die CO₂-Ziele erreicht werden sollen, werden wir scheitern, weil auch die Bedürfnisstruktur der Menschen im Land sehr unterschiedlich ist.“ Deshalb müssten unterschiedliche Technologien angeboten werden, und man dürfe nicht nur auf eine Technik setzen, vor allem wenn diese so hoch subventioniert sei wie im Moment. Der Verbrenner habe eine Chance – mit den entsprechenden klimaneutralen Kraftstoffen. „Wenn wir individuelle Mobilität wollen und brauchen, dann müssen wir einen vernünftigen Mix finden. Ein E-Auto ist nicht per se CO₂-neutral. Wir müssen deshalb den Energieverbrauch über den gesamten Lebenszeitraum betrachten, einschließlich Produktion und Recycling.“ Das bedeute auch, dass auf der anderen Seite die Verwendung von E-Fuels in Verbrennungsmotoren auf den Flottenverbrauch angerechnet werden sollte.

Den gesamten Videomitschnitt der Podiumsdiskussion finden Sie auf YouTube unter

<https://www.youtube.com/watch?v=cuIDCCqo0i8>



Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe Zentralverband

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK in Bonn und Berlin vertritt die berufsständischen Interessen von 36.580 Autohäusern und Kfz-Meisterbetrieben mit 436.200 Beschäftigten. Hinzu kommen weitere 3.200 Karosserie-, Fahrzeugbau- und Lackier-Fachbetriebe mit rund 43.000 Mitarbeitern, die im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugbautechnik e.V. (ZKF) organisiert sind. Der ZKF ist ordentliches Mitglied im ZDK.

Im Jahr 2020 erzielten die 36.580 im ZDK organisierten Kfz-Betriebe einen Umsatz von rund 185 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Hinzu kommen 4,7 Milliarden Euro Umsatz der im ZKF organisierten Betriebe. Bei der Ausbildung sind ZDK und ZKF mit zusammen über 94.600 Azubi im Handwerk führend.

Ansprechpartner: Stefan Meyer, PR-Referent, Tel.: 0228/ 91 27 273, E-Mail: smeyer@kfzgewerbe.de