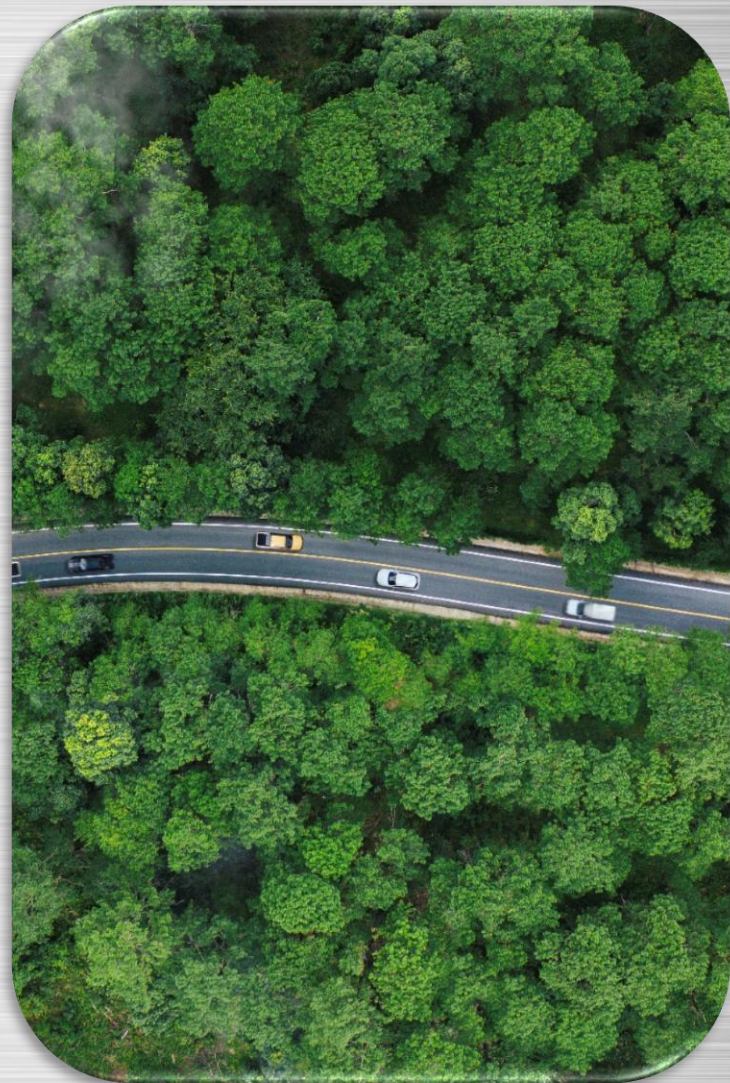


Mobilität der Zukunft sichern – Ein Fahrplan für die Zukunft des Kfz-Gewerbes



Mobilität der Zukunft sichern

Die anstehende Transformation des Automobilsektors stellt Betriebe, Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Politik gleichermaßen vor große Herausforderungen. Als zentraler Partner der Mobilitätswirtschaft vertritt das Kfz-Gewerbe die Interessen von rund 40.000 mittelständischen Betrieben mit 468.000 Beschäftigten in Deutschland. Mit rund 98.000 Auszubildenden sind wir nach wie vor die Zukunftsbranche für Deutschland.

Mit Blick auf den Automobilgipfel im Bundeskanzleramt legt der ZDK ein kompaktes Maßnahmenpaket vor, das darauf abzielt, **Verbrauchervertrauen zu stärken, bezahlbare Mobilität für alle zu sichern und Technologievielfalt zu gewährleisten**. Nur ein technologieoffener, wirtschaftlich tragfähiger und sozial gerechter Transformationsprozess kann langfristig Akzeptanz und Klimawirkung zugleich erreichen.

Der ZDK versteht diesen Punkteplan als **praxisnahe Ergänzung** zu den laufenden politischen Initiativen und als **Appell an die Bundesregierung und EU-Institutionen**, den Mobilitätswandel mit Augenmaß, Verlässlichkeit und Vertrauen zu gestalten.

1. Klimaschutz gelingt nur mit Technologieoffenheit

Der ZDK fordert einen realistischen, technologieoffenen und marktorientierten Klimaschutz im Verkehrssektor. Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) sind ein wichtiger Bestandteil dieser Transformation, dürfen jedoch nicht als alleiniger Lösungsweg verstanden werden. Ebenso müssen Hybride (Plug-in-Hybride und Mild Hybride), Range-Extender und effiziente Verbrennungsmotoren, die mit **CO₂-neutralen Kraftstoffen** wie **E-Fuels, Biokraftstoffen** (z. B. **Bioethanol, Biomethan**) oder **grünem Wasserstoff** betrieben werden, als gleichwertige und praxistaugliche Erfüllungsoptionen zur Erreichung der Klimaziele anerkannt werden.

Diese Fahrzeuge machen mittlerweile 60 Prozent aller Neuzulassungen aus, wodurch die CO₂-Emissionen nach Flottenwerten (102g/km) um knapp neun Prozent reduziert werden können. Das ist eine enorme Leistung und zeigt, dass die breite Palette alternativer Antriebe angenommen wird, auch wenn sich die rein batterieelektrische Variante aufgrund unzureichender Ladeinfrastruktur noch nicht alleinig durchsetzt. Die mögliche Emissionsreduktion durch CO₂-neutrale Kraftstoffe berücksichtigt aber die CO₂-Flottenregulierung nicht. Nur ein solcher technologieoffener Ansatz gewährleistet, dass Klimaschutz

wirtschaftlich tragfähig, sozial ausgewogen und industriepolitisch vernünftig umgesetzt werden kann – im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher, der Betriebe des mittelständischen Kfz-Gewerbes.

2. Vertrauen der Verbraucherinnen und Verbraucher stärken

Der Erfolg der Elektromobilität hängt maßgeblich von einem funktionierenden Gebrauchtwagenmarkt ab. Ohne Transparenz und Vertrauen droht eine künstliche Preisblase, die den Markthochlauf hemmt. Auch mit Blick auf Brüssel muss gelten: Die Zweitnutzung ist der Schlüssel zur Akzeptanz und Nachhaltigkeit.

Zertifizierte Batterietests etablieren:

Standardisierte Batterietests unabhängiger Anbieter schaffen Sicherheit für Käuferinnen und Käufer gebrauchter Elektrofahrzeuge. Sie bilden zugleich die Grundlage für Versicherungsmodelle und Finanzierungsangebote. Das Kfz-Gewerbe verfügt bereits über die nötige Werkstattinfrastruktur und Erfahrung, um solche Tests flächendeckend anzubieten.

Aufklärung zu Hochvolttechnologie und Batteriereparatur:

Das Kfz-Gewerbe bildet seit über zwölf Jahren nur noch Kfz-Mechatroniker aus, die eben auch „elektrisch können“. Fachkräfte werden darüber hinaus gezielt in der Hochvolttechnik und der Reparatur von Traktionsbatterien auf Zellebene geschult. Damit werden Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung und Reparaturfähigkeit gefördert – ein wesentlicher Beitrag zur Akzeptanz der E-Mobilität.

Transparenz beim Laden schaffen:

Statt Reichweitenangst ist heute die Kompatibilität von Ladekarten und die Preisstruktur die größte Sorge vieler E-Autokäufer. Der ZDK fordert eine Senkung der Durchleitungsentgelte, um diskriminierungsfreies Laden an allen öffentlichen Ladepunkten zu ermöglichen, sowie Preistransparenz der Ladekosten und Blockiergebühren an den Ladesäulen. Diese Ladepreise müssen auch über Apps abrufbar sein, wenn Ladesäulen angezeigt werden.

3. Betriebskosten für E-Fahrzeuge senken

Elektromobilität kann sich nur durchsetzen, wenn sie für private Haushalte und kleine Unternehmen wirtschaftlich bleibt.

Kfz-Steuerbefreiung bis mindestens 2035 verlängern:

Steuerliche Vorteile beeinflussen Kaufentscheidungen unmittelbar. Eine Verlängerung der Kfz-

Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge bis mindestens 2035 sorgt für Verlässlichkeit und stärkt die Nachfrage, gerade wenn es um die Wirtschaftlichkeitsrechnung von E-Fahrzeugen gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor geht.

Pendlerpauschale erhöhen:

Die Pendlerpauschale für E-Fahrzeuge sollte auf **0,50 Euro pro Kilometer ab dem ersten Kilometer** angehoben werden. So amortisieren sich die höheren Anschaffungskosten schneller, insbesondere für Berufspendler, die elektrisch fahren.

Steuerliche Förderung privater Käufer:

Privatkunden sollten über eine Sonderausgabenregelung analog § 35a EStG steuerlich entlastet werden. Eine Verteilung der Förderung über sechs Jahre bei Kauf eines neuen oder gebrauchten E-Fahrzeugs in den Jahren 2025 und 2026 stärkt private Nachfrage und Vertrauen.

Kommunale Anreize schaffen:

Kommunen und Gemeinden müssen – wie in Bayern bereits umgesetzt – kostenfreie Parkmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge und Möglichkeiten des sogenannten „Laternenladens“ anbieten. Solche niedrigschwelligen Anreize stärken die lokale Akzeptanz der E-Mobilität und wirken direkt in den Innenstädten.

4. Strompreise für das Laden deutlich senken

Hohe Strompreise sind derzeit das größte Hindernis für den Umstieg auf E-Mobilität.

Netzentgelte und Stromsteuer senken:

Für Ladestrom müssen die Netzentgelte und die Stromsteuer kurzfristig auf ein Mindestmaß reduziert werden. Nur so entsteht eine spürbare Entlastung für Verbraucher und Gewerbetreibende.

Dauerhafte Strompreissenkung an öffentlichen Ladesäulen:

Eine verlässliche Preisstruktur ist Voraussetzung für Investitionen und Planungssicherheit. Der ZDK fordert verbindliche Regelungen zur dauerhaften Senkung des Strompreises für Ladeinfrastrukturbetreiber. Hierfür sind die Netzentgelte insbesondere für Ladestrom zu senken.

Transparente Preisangaben an der Ladesäule:

Ladepreise und Blockiergebühren müssen klar und gut sichtbar ausgewiesen werden – analog zu den Energieverbrauchskennzeichnungen beim Fahrzeugverkauf. Das schafft Kostentransparenz, Vertrauen und fördert Wettbewerb zwischen Anbietern.

5. Intelligente Anreizsysteme

Kaufprämien erreichen oft nicht die gewünschte Zielgruppe und binden erhebliche Haushaltsmittel. Der ZDK spricht sich für gezielte, praxisnahe Anreizsysteme aus.

Social-Leasing-Programme neu bewerten:

Die Wirkung von Social-Leasing-Programmen bleibt unklar. Sie subventionieren häufig Gruppen, die sonst keine Neufahrzeuge kaufen würden. Ein Anreizsystem für Gebrauchtfahrzeuge würde positivere Wirkungen erzielen, da diese Fahrzeuge längere Zeit im Eigentum der Käufergruppen bleiben. Grundsätzlich ist eine Fokussierung auf marktwirksame Maßnahmen sinnvoller.

Ladegutscheine als gezielter Anreiz:

Der ZDK schlägt Ladegutscheine in Höhe von **1.000 Euro** vor, die hälftig vom Staat und von Energieversorgern finanziert werden. Sie gelten für Neu- und Gebrauchtfahrzeugkäufe und können unter dem Slogan „*Ein Jahr kostenlos laden*“ gezielt an preissensible Kundengruppen adressiert werden.

Der ZDK sieht es als zwingend erforderlich an, dass der von der Europäischen Kommission im „Aktionsplan für den Automobilsektor“ vorgeschlagene Ansatz durch das Europäische Parlament und den Rat überprüft und an die realen Bedingungen des Fahrzeugmarkts angepasst wird. Im Mittelpunkt steht dabei die Notwendigkeit einer praxisnahen, technologieoffenen Weiterentwicklung.

Bidirektionales Laden als Hebel für Antriebs- und Energiewende ermöglichen

Bidirektionales Laden erschließt das im Fahrzeug gespeicherte Potenzial für Netzstabilität, Eigenverbrauch und CO₂-Minderung. Damit E-Fahrzeuge spürbar zur Energiewende beitragen, braucht es zügig praxistaugliche Rahmenbedingungen und marktfähige Angebote.

Der ZDK fordert dafür einen schnell wirksamen Rechtsrahmen mit bundesweit einheitlichen, unbürokratischen Vorgaben zur Einspeisung aus Fahrzeugbatterien – einschließlich klarer Zuständigkeiten, vereinfachter Netzanschlussverfahren und standardisierter Messkonzepte, insbesondere bei Stromeinspeisungen von Elektrofahrzeugen ins allgemeine Netz „Vehicle-to-Grid“ (V2G) oder das heimische Netz „Vehicle-to-Home (V2H)“. Zugleich ist eine faire, transparente Vergütung notwendig: Ein Tarif- und Abrechnungsmodell für Stromeinspeisungen vom Elektrofahrzeug das Netzentgelte, Abgaben und Steuern eindeutig abbildet. Die Fahrzeughersteller müssen angehalten werden, zeitnah die erforderlichen Softwarefunktionen bereitzustellen bzw. freizugeben und Nachrüstfreigaben für geeignete Bestandsfahrzeuge erteilen; Firmware-Updates sind über klare, praxistaugliche Prozesse über die Kfz-Betriebe sicherzustellen. Investitionszuschüsse und Abschreibungsvorteile für bidirektionale Wallboxen sind zusätzliche Anreize.

6. Keine zusätzliche Regulierung für Firmenflotten

Solange Ladeinfrastruktur, Finanzierung, stabile Anreize und eine funktionierende Nachfrage im Gebrauchtsegment fehlen, ist eine verpflichtende Elektrifizierungsquote für Firmen- und Vermietflotten weder marktwirksam noch praxistauglich – sie gefährdet Marktstabilität, Investitionssicherheit und das Vertrauen der Verbraucher.

Bezahlbarkeit und Finanzierungslücken bleiben.

Hohe Anschaffungspreise, brüchige Förderkulissen, unsichere Restwerte und begrenzte, flottentaugliche Finanzierungsangebote treiben die Gesamtkosten nach oben – selbst im Firmenkundensegment. Ohne verlässliche Ladepunkte am Arbeitsplatz, im Depot und zu Hause (insbesondere in Wohnungen, ohne eigenen Stellplätzen) bleiben verpflichtende Elektroautoquoten ohne dauerhafte Kundennachfrage. Die Folgen für das Kfz-Gewerbe sind verheerend, durch Standzeiten, höhere Wertverluste im Gebrauchtwagenmarkt und steigende Unsicherheit bei den Konsumenten.

Der Gebrauchtwagenmarkt wirkt in beide Richtungen.

Flotten speisen den Second-Hand-Markt für E-Autos, so die Theorie. Doch bleiben Restwerte schwach und die Nachfrage dünn, drohen Verluste – Unternehmen werden vor Inkrafttreten der neuen Regulierung in Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren investieren. Somit läuft der erhoffte Erfolg ins Leere und Verbraucher können mittelfristig nicht von einem stärkeren Markt für bezahlbare BEVs profitieren.

Solange die Voraussetzungen – Infrastruktur, Finanzierung, stabile Anreize, Produktionskapazitäten und Nachfrage im Gebrauchtsegment – nicht stehen, bleibt eine E-Quote für Firmen- und Vermietflotten als Beschleuniger wirkungsschwach und im Zweifel kontraproduktiv.

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 in Bonn und über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Bundesbehörden, Bundestag und Bundesrat sowie Entscheidungsträgern von Verbänden und Institutionen. Er vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein eigenes ZDK-Büro in Brüssel, die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR) und die Automotive Mobility Europe (AME).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 468.000 Beschäftigte, 235 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach des ZDK. Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 98.000 Auszubildende aus und erzielen einen Umsatz von 224 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 in Mobilität in Deutschland.

Kontakt:

Annina Brinkmann
Referentin Allgemeine Verkehrspolitik und Nachhaltigkeit

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

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

E-Mail: brinkmann@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Datum: 08.10.2025

