



Hauptstadtbrief

Nr. 3 / Juli 2021



ZDK informiert nach Unwetterkatastrophe zu Rechtsfragen

Die tragischen Unwetterkatastrophen in NRW und Rheinland-Pfalz haben auch zahlreiche Betriebe des Kfz-Gewerbes getroffen und für enorme Schäden gesorgt. In den betroffenen Städten und Kreisen sind zahlreiche Betriebe zerstört worden und Mitarbeiter haben ihr gesamtes Eigentum verloren.

Hilfe wird für **Rheinland-Pfalz** koordiniert über die Webseite: „**Handwerk hilft Handwerk**“ - <https://www.fachhandwerk.de/>. Hilfe für **NRW** wird koordiniert über die Webseite: „**Handwerk hilft Handwerkern**“ - <https://www.lv-kh.nrw/handwerk-hilft-handwerkern>. Dort finden sich aufgelistet konkrete Hilfsangebote von Handwerksbetrieben. Beide Webseiten bieten auch zahlreiche Daten verschiedener Spendenkonten. Zu den wichtigsten arbeitsrechtlichen Fragen, beispielsweise für betroffene und geschädigte Mitarbeiter, bietet der **ZDK Informationen im Intranet und steht auch für alle Rechtsfragen zu Verfügung**.

Das Bundeskabinett hat am 21. Juli 200 Millionen Euro Soforthilfe beschlossen. Diese kommen zu den 200 Millionen Euro welche die Bundesländer gemeinsam bereitstellen. Diese sollen sowohl Notlagen überbrücken, als auch Schäden an Gebäude und kommunaler Infrastruktur beseitigen. Die Auszahlung der Soforthilfen regeln die Bundesländer eigenständig in Absprache mit den Kommunen. Ein „schnelles und möglichst einfaches Verfahren“ soll in den nächsten Tagen starten, kündigt die Bundesregierung auf ihrer Webseite an. Als zusätzliche Erleichterungen sollen steuerliche Erleichterungen organisiert werden, wie die Stundung von Steuern oder Anpassung von Vorauszahlungen.

Gesetzesentwurf der EU-Kommission – minus 100% Emissionen für PKW zum Jahr 2035

Allzu schnell wird der 14. Juli 2021 für die Automobilwirtschaft nicht in Vergessenheit geraten. Die Europäische Kommission hatte ihr „Fit for 55“-Paket präsentiert, welches auch die Festlegung von neuen CO₂-Emissionsstandards für PKW betrifft. Der Name des Programms leitet sich ab von dem Ziel aller EU-Staaten bis 2030 ganze 55 Prozent der Nettotreibhausgas-Emissionen einzusparen.

Zuvor war erneut eine hitzige Diskussion um die Kalkulation der Energieeffizienz und des CO₂-Abdrucks von E-Fahrzeugen im Vergleich zu E-Fuels aufgekommen. Sechs Wissenschaftler der [Organisation IASTEC hatten in einem Brief an die EU-Kommission](#) einen grundlegenden Fehler bei der Berechnung der Umweltfolgen von E-Fahrzeugen und die mangelnde Einbindung von E-Fuels kritisiert. E-Fahrzeuge als zusätzliche Verbraucher im Stromnetz würden bei derzeitigem Ausbaustand der erneuerbaren Energien erheblich mehr Energieverbrauch erzeugen. [Kritisiert wurde das Schreiben von anderer Seite](#) als „verbrämtes Lobbyistenschreiben“ oder auch für realitätsferne Kalkulationen kritisiert.

Auch aus der Automobilindustrie kamen erste Stimmen, die eine Abkehr vom Verbrennungsmotor nahelegen. So [erklärte der Audi-Chef Markus Duesmann](#), dass der letzte Verbrenner, der 2025 startet, ein Q8 sein soll, der bis zum Jahreswechsel 2032/33 im Programm bleiben solle. In China allerdings würden nach 2033 noch Verbrenner angeboten. Diese würde man dann aber nur noch vor Ort bauen, so Duesmann.

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Am 02. Juli hatten 12 Verbände darunter der deutsche VDMA, die E-Fuel-Alliance und der europäische Zuliefererverband CLEPA in einem [offenen Brief](#) betont, dass fossiler Kraftstoff das Problem sei und nicht der Verbrennungsmotor.

Im Voraus hatte sich auch der EU-Industriekommissar Thierry Breton gegen ein Verbot für Verbrennungsmotoren ausgesprochen und auf die Wichtigkeit der Brennstoffzelle sowie synthetischer Kraftstoffe verwiesen. Dem stand EU-Vizepräsident und Kommissar für den Europäischen Green Deal, Frans Timmermans, der das „Fit for 55“-Paket auch präsentierte, stets entgegen und beschrieb die Elektrifizierung als effizientesten Weg zur Emissionsenkung im Verkehr.

Die letzte Chance für Korrekturen an dem vorliegenden Paket liegt beim Europäischen Rat und Parlament, welche das vorliegende Gesetzespaket noch ändern können und beschließen müssen. Ziehen kann sich die Fortsetzung des erbitterten Streits um die Maßnahmen sogar über mehrere Jahre.

Stimmen zur Entscheidung der EU-Kommission

Die weitreichende Entscheidung des „Fit for 55“-Pakets der Europäischen Kommission wurde in der Öffentlichkeit und besonders der Automobilwirtschaft mit sehr deutlichen Worten kommentiert.

Der [Zulieferer Mahle](#) erklärte in einem Pressestatement: „[...] MAHLE [sieht] in den Vorschlägen der Kommission die erforderliche Ausgewogenheit im Dreiklang aus Umweltschutz, Technologie und Beschäftigung nicht gegeben. Die EU-Kommission verabschiedet sich damit endgültig vom Ansatz der Technologieoffenheit.“

Der Vorstandsitzende der Volkswagen AG, [Herbert Diess](#) kommentierte: "Ein mutiges und beeindruckendes Paket. Die grundlegenden Richtungen sind richtig. Das Tempo stimmt. Die European Commission hat geliefert, hat die Zeichen der Zeit erkannt. Und hat den Mitgliedstaaten in Europa, die immer noch auf die Bremse treten, zu verstehen gegeben, dass die EU bis 2030 entschlossen handeln muss.

Schnellerer Kohleausstieg, mehr erneuerbare Energien, ein europaweites CO2-Bepreisungssystem.“

[BMW-Chef Oliver Zipse](#) erklärte, dass BMW so lange Verbrenner bauen werde, wie sie gekauft werden. Darum wird die Produktion der großen Aggregate vor die Tore der EU nach Großbritannien verlegt. Dort wird gefertigt, allerdings werden in South Carolina die Motoren in SUVs eingebaut und dann nach China exportiert. Gegenüber der [Tageschau](#) erklärt Zipse aber auch: „Unter den richtigen Voraussetzungen sind wir sogar offen für höhere CO2-Reduktionsziele bis 2030. Aber der Green Deal muss alle Seiten verpflichten. Die EU-Mitgliedsstaaten müssen mehr in Ladesäulen und Wasserstofftankstellen investieren.“

Die [Deutsche Umwelthilfe](#) fordert noch mehr Schärfe und frühzeitigere Regulierung: „CO2-Grenzwerte für Autos sollen sich vor 2030 überhaupt nicht ändern, so dass die Autokonzern eine weitere Generation Klimakiller und Stadtpanzer auf unsere Straßen spülen können. Auch das Aus für neue Verbrenner kommt mit 2035 zu spät.“

Die Presse beleuchtete die Reichweite der Entscheidung auch für die Zukunft inhereuropäischer Konflikte. Treffend analysiert Eric Gujer, Chefredakteur der [Neuen Züricher Zeitung](#) das Programm. Mit Hinweis auf die enormen Kosten der Klimamaßnahmen sieht er eine Spaltung der Europäischen Union nahen. „Die Klimatransformation ist jedoch derart umfassend und kostspielig, dass die Verlierer dieses Epochenwandels vielleicht einmal glauben, die EU lohne sich für sie nicht mehr“, so Gujer.

Robert Schneider, Chefredakteur des [FOCUS](#) bringt es treffend auf den Punkt: "Die Kraft der westlichen Gesellschaften und Ökonomien wurzelt nicht in staatlichen Masterplänen, sondern in der unbe-rechenbaren Kreativität und dem dafür notwendigen Erfolgsstreben ihrer Bürger und Unternehmer."

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE