Jahresbericht

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE
Zentralverband (ZDK)

Inhalt

Stillstand auf der Großbaustelle 2

Durchwachsene Bilanz, verhaltene Aussichten 5

Die GVO-Politik in der Praxis 9

Den Nachwuchs richtig ansprechen 13

Mehr Last durch neue Regeln 22

Viel Neues bei hoheitlichen Aufgaben 29

Wir können Auto. 37

Geschäftsführer und Referenten 44

Zahlen & Fakten 2012 45

Impressum

Herausgeber:
Wirtschaftsgesellschaft des Kraftfahrzeuggewerbes mbH, Bonn

Im Auftrag:
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (ZDK), Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Redaktion:
Ulrich Köster, Claudia Weiler

Gestaltung:
de haar grafikdesign, www.dehaar.de

Fotos:
Deutsches Kfz-Gewerbe, BMVBS, T. Volz, Fotolia.com (DeStagge, LVDESIGN, Miredi, Schlierner, svort)

Stand: Mai 2013

Dieser Ausgabe liegen die „Zahlen & Fakten 2012“ bei.

Vorwort

Robert Rademacher und Dr. Axel Koblitz (l.).

Für das Kfz-Gewerbe war das Jahr 2012 eine große Herausforderung. Vor allem die immer mehr ausufernden Nachlässe im Neuwagengeschäft machten den Betrieben zu schaffen. Unterm Strich blieb ein leichter Umsatzrückgang – das Kfz-Gewerbe ist noch einmal mit einem blauen Auge davongekommen.

Nicht nur beim Umsatz bekamen die Betriebe die unsichere wirtschaftliche Situation zu spüren, auch die Rendite ist nach einem kleinen Zwischenhoch im Jahr zuvor deutlich zurückgegangen. Nicht zuletzt durch die hohe Zahl der zu vermarktenden Kurzzulassungen ist beim Handel ein enormer Preisdruck sowohl im Neuwagen- als auch im regulären Gebrauchtwagengeschäft entstanden.

Kritisch sind in diesem Zusammenhang die seit 2012 vermehrt aufkommenden Aktivitäten freier Neuwagenvermittler im Internet zu sehen. Dabei sind vor allem die dort gebotenen überhöhten Rabatte Anlass zur Sorge, da dieselben auch die Nachlasserwartungen im stationären Verkauf anheizen. Noch ist der echte Marktanteil dieser Internet-Neuwagenvermittler überschaubar gering. Aber das Web wird, ob wir wollen oder nicht, von einem immer größer werdenden Teil der Kunden – nicht zuletzt aus Gründen der Bequemlichkeit – auch beim Kauf von Neuwagen genutzt werden. Diesen Absatzkanal dürfen wir nicht einfach fremden Dritten überlassen. Dieser neuen Herausforderung muss das Kfz-Gewerbe gemeinsam mit den Herstellern begegnen.

Vor dem Hintergrund abflauender Umsätze und einer schwächeren Rendite wiegen die zunehmenden bürokratischen Belastungen, die der Branche zugemutet werden, umso schwerer. Aktuell beschäftigen den Verband die heftig steigenden Rundfunkbeiträge, die viele Kfz-Betriebe unverhältnismäßig belasten. Zudem hat sich mit dem neuen Reifenlabel einmal mehr der Katalog der umfangreichen Informationspflichten erweitert. Diese bedeuten nicht nur eine Mehrbelastung für die Kfz-Betriebe, sondern rufen regelmäßig professionelle Abmahner auf den Plan.

Trotz der wirtschaftlich nicht einfachen Situation setzt das Kfz-Gewerbe sein Bemühen um qualifizierte Nachwuchskräfte unvermindert fort. Während zahlreiche Branchen weniger Jugendliche ausbilden, blieben im Kfz-Gewerbe die Azubi-Zahlen in etwa auf Vorjahresniveau. Um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, kümmern sich die Verbandsorganisation und die Kfz-Meisterbetriebe verstärkt um die Nachwuchsgewinnung. Dazu soll die neue Azubi-Börse beitragen, die Anfang 2013 bundesweit startete: Gemeinsam mit der Initiative „AutoBerufe – Mach Deinen Weg“ von ZDK, VDA und VDIK sind Landesverbände und Kfz-Innungen in eine Kommunikations-Offensive Richtung Schüler, Eltern und Lehrer gegangen.

Die Verbandsorganisation hat 2012/2013 wieder viele Weichen gestellt, um sowohl den kurz- als auch den längerfristigen Herausforderungen zu begegnen. Denn alle vernünftigen Chancen auszuschöpfen, ist aktuell notwendiger denn je.

Für das laufende Jahr zeichnet sich in den drei Bereichen Neuwagen, Gebrauchtwagen und Service ein schwieriger werdendes Geschäft ab. Beim Neuwagenabsatz ist ein weiterer Rückgang zu erwarten. Bei Gebrauchtwagen ist eine Erholung der unzureichenden Bruttogewinne noch nicht zu erkennen. Selbst die Nachfrage nach Serviceleistungen könnte sich erstmals seit vielen Jahren rückläufig entwickeln. Zumindest verhaltenen Optimismus liefert der aktuelle ZDK-Geschäftsklimaindex, nach dem in allen drei Geschäftsbereichen die deutliche Mehrheit der Befragten von zumindest saisonüblichen und damit befriedigenden Geschäften ausgeht. Das wäre immerhin ein kleiner Lichtblick in aktuell nicht ungetrübten Zeiten.

R. Rademacher

Robert Rademacher
Präsident

Axel Koblitz

Dr. Axel Koblitz
Hauptgeschäftsführer

Stillstand auf der Großbaustelle

Der Start war gut: Anfang 2012 nahm die deutsche Wirtschaft nach einer mehrmonatigen Schwächephase Fahrt auf. Bereits seit Dezember 2011 hellten sich die Geschäftserwartungen der deutschen Unternehmen infolge der verringerten wirtschaftlichen Unsicherheit wieder auf. Doch diese Zuversicht währte nicht lange: Rasch trübte sich das Geschäftsklima der Unternehmen ein. Ende 2012 standen die weiteren Prognosen für die deutsche Wirtschaft auf tönernen Füßen. Vor der Bundestagswahl ist die Arbeit an der Großbaustelle Eurokrise fast vollständig zum Erliegen gekommen.

Nahezu ungeachtet der Risiken in Europa belebte sich die Konjunktur in Deutschland im Frühjahr 2012 spürbar. Experten bewerteten sowohl die aktuelle Lage als auch die weiteren Aussichten zu Jahresbeginn positiv, während sich der Euroraum als wichtigster Handelspartner der deutschen Exportwirtschaft in einer teils sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage befand. Dies verwundert auf den ersten Blick, doch bei genauerem Hinsehen werden die Gründe ersichtlich.

Die Europäische Zentralbank betrieb zu diesem Zeitpunkt – und sie tut es auch heute noch – eine Politik der niedrigen Zinsen, um die schwache Konjunktur in Europa zu stützen. Auf die deutsche Wirtschaft wirkte dies ausgesprochen expansiv: Die Kreditzinsen lagen auf historisch niedrigem Niveau und stellten gewichtige Investitionsmotive dar. Zudem war die preisliche Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen höher als zu irgendeinem Zeitpunkt der vergangenen drei Jahrzehnte. Dies ist zum einen dem niedrigen Außenwert des Euros zuzuschreiben. Zum anderen bietet die deutsche Wirtschaft genau die Produkte und Dienstleistungen an, die auf der Welt gefragt sind.

Auf diese Weise gelang es der deutschen Exportwirtschaft, trotz der schwachen Handelsaktivitäten mit den europäischen Partnern, die Warenausfuhren deutlich auszuweiten. Gerade auch die Exporte in andere Wirtschaftsräume wie zum Beispiel in die USA beschleunigten sich. Im Handel mit asiatischen Ländern konnte sogar ein Überschuss erzielt werden. Daran wurde ersichtlich, wie anpassungsfähig die Wirtschaft hierzulande ist und wie erfolgreich sie bei der Suche nach alternativen Abnehmern ihrer Produkte und Dienstleistungen sein kann.

Doch die Anpassungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft kennt Grenzen: Nach dem guten Start ins Jahr 2012 verschlechterten sich die Geschäftserwartungen der Unternehmen seit April von Monat zu Monat. Im Oktober 2012 befanden sie sich auf dem niedrigsten Stand seit der Rezession 2008/2009. Zugleich trübte sich das Geschäftsklima der Unternehmen im Laufe des Jahres ein.

EZB stützt schwache Konjunktur mit niedrigen Zinsen.

Das war nicht zuletzt auf ein sich verschlechterndes weltwirtschaftliches Umfeld zurückzuführen, insbesondere auf die schwierige Lage in Europa. In diesem Umfeld verlor das Exportwachstum in Deutschland spürbar an Dynamik.

Dies zeigte sich auch in den sinkenden Ausrüstungsinvestitionen der Unternehmen. Sie gingen mehrere Quartale in Folge zurück, ab der ersten Jahreshälfte 2012 beschleunigte sich der Trend. Die weltweite Konjunkturschwäche dürfte die Absatzerwartungen und damit die Investitionsbereitschaft der Unternehmen maßgeblich verschlechtert haben. Wie aus dem Herbstgutachten 2012 hervorging, haben Unternehmen Investitionsvorhaben auch aufgrund der Eurokrise eingeschränkt oder zurückgestellt. Ersatz- und Rationalisierungsmaßnahmen haben letztlich das Geschehen dominiert, von Erweiterungsinvestitionen hingegen wurde zunehmend Abstand genommen.

Deutsche Exportwirtschaft hat an Dynamik verloren.

Der reale Konsum der privaten Haushalte startete mit viel Schwung in das Jahr 2012. Gestützt wurde der Konsum durch einen Zuwachs der Nettolöhne und -gehälter um rund vier Prozent. Zudem schienen die Verbraucher weniger zu sparen. Etwas schlechter als die Einkommenssituation entwickelte sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt. Nach einer DIHK-Umfrage zu Jahresbeginn 2012 nahm die Zahl der Unternehmen zu, die Stellenstreichungen erwogen haben. Gleichzeitig nahm der Anteil der Unternehmen, die eine Ausweitung der Beschäftigung anstrebten, nicht entsprechend zu.

Im Laufe des Jahres stellte sich dann heraus, dass sich der Beschäftigungsanstieg in Deutschland verlangsamte. Im Jahresdurchschnitt stieg die Zahl der Erwerbstätigen auf rund 41,6 Millionen. Dies entspricht einem Plus von 450 000 Beschäftigten im Jahresvergleich. Doch die Zahl der Arbeitslosen sank nicht im selben Maße, sodass die Arbeitslosenquote gegen Ende des vergangenen Jahres bei nahezu sieben Prozent lag. Die Drei-Millionen-Marke wurde nicht überschritten.

Schlussendlich lässt sich festhalten, dass die deutsche Exportwirtschaft – der wichtigste Treiber des Wachstums und des Wohlstands in Deutschland – an Dynamik verloren hat. Nicht einmal die niedrigen Kreditzinsen konnten die Investitionslaune der Unternehmen aufrechterhalten. Einzig der private Konsum beziehungsweise die Binnennachfrage hielten die deutsche Konjunktur zuletzt auf Kurs. Insbesondere die Bundesregierung unternahm in dieser Situation zahlreiche Versuche, den privaten Konsum zu stützen. Die Senkung der gesetzlichen Rentenbeiträge oder die Entlastungen bei der Einkommensteuer zu Beginn des Jahres 2013 sind Beispiele hierfür.

Auch die Ruhe um die Eurokrise dürfte die Binnennachfrage und die Konsumneigung in Deutschland angeschoben haben. Vor dem Hintergrund, dass die drängenden Probleme bei den europäischen Staatsschulden und der Eurokrise nach wie vor unvermindert fortbestehen, wirkt dies befremdend. Es bleibt zu hoffen, dass diese Probleme zeitnah gelöst werden, sodass eine Ansteckung der deutschen Wirtschaft und des deutschen Kraftfahrzeuggewerbes vermieden werden können. ■

Gast der Bundestagung: Siegfried Kauder, MdB (m.), im Gespräch mit ZDK-Vizepräsident Ulrich Fromme (l.) und Hauptgeschäftsführer Dr. Axel Koblitz.

Robert Rademacher, Präsident des ZDK, zum Thema „überbordende Bürokratie“

ZDK: *Herr Rademacher, die Politik kämpft an allen Ecken und Enden gegen die Bürokratie. Ist davon etwas im Kfz-Gewerbe zu spüren?*
Robert Rademacher: Nicht wirklich, die Belastungen haben in den vergangenen Monaten und Jahren eher zu- als abgenommen. Aktuell machen uns die heftig steigenden Rundfunkbeiträge zu schaffen. Für jede bürokratische Regelung, die abgebaut wird, scheinen zwei neue Vorschriften hinzuzukommen, die für Kfz-Betriebe mit großem Aufwand verbunden sind. Die Beauftragten zum Abbau von Bürokratie in Brüssel und Berlin scheinen gegen Windmühlen zu kämpfen.

ZDK: *Nennen Sie uns Beispiele.*
Robert Rademacher: Bei zahlreichen Serviceleistungen müssen die Autohäuser inzwischen umfangreichen Informationspflichten nachkommen: Dies beginnt bei der Vermittlung von Versicherungsprodukten und geht weiter über Verbraucherdarlehensverträge und die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnung bis hin zum Reifenlabel. Die dahinterstehenden Richtlinien führen zu einer Papierflut, mit der das eigentliche und für den Verbraucher sinnvolle Anliegen von mehr Transparenz ins Gegenteil verkehrt wird. Bildlich gesprochen muss pro Fahrzeug ein Baum gefällt werden, um das notwendige Papier zu produzieren. Dabei dürfte das Mehr an Informationen so manchen Verbraucher eher verwirren als erhellen.

ZDK: *Können Sie dies näher erläutern?*
Robert Rademacher: Die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung ist ein Vorzeigebeispiel im negativen Sinne. Anhand eines Pkw-Labels müssen dem Kunden Energieverbrauch und CO_2-Emissionen mitgeteilt werden. Aufsteller im Schauraum dürfen nicht fehlen, und die DAT-Liste muss ständig vorgehalten werden. Entsprechende Angaben über Verbräuche und Emissionen sind auch in der Werbung notwendig. Dabei sind Händler zum Teil mit einer rechtlichen Unsicherheit konfrontiert.

ZDK: *Welche Folgen hat der bürokratische Aufwand?*
Robert Rademacher: In erster Linie kostet es die Händler Zeit, Geld und Nerven. Doch es bleibt nicht bei der Mehrbelastung für die Betriebe. Ein Verstoß gegen die Vorgaben kann sich für die Betroffenen empfindlich auswirken. Professionelle Abmahner haben ihre Chancen erkannt: Von 2008 bis Mitte 2012 haben sich die Kosten für Kfz-Händler aus Vertragsstrafen und Abmahnpauschalen auf etwa 1,8 Millionen Euro summiert. Einzelne Betriebe mussten in den vergangenen Jahren 50.000 bis 60.000 Euro Vertragsstrafen zahlen.

ZDK: *Wie geht der ZDK gegen die überbordende Bürokratie vor?*
Robert Rademacher: Wir haben den Dialog mit den politisch Verantwortlichen in Brüssel und Berlin intensiviert. Dazu gehören viele Einzelgespräche, die vor allem Herr Dr. Konrad ständig in Berlin führt. Dazu gehörten im vergangenen Jahr aber auch Spitzengespräche sowohl mit Edmund Stoiber, dem Vorsitzenden der europäischen High Level Group zum Bürokratieabbau in Brüssel, als auch mit Siegfried Kauder, dem Vorsitzenden des Rechtsausschusses im Bundestag. Beide haben uns ihre Unterstützung zugesichert. Darüber hinaus brachten wir das Thema anlässlich eines Parlamentarischen Abends Mitte des vergangenen Jahres in Berlin den interessierten Abgeordneten des Deutschen Bundestages nahe. Diesen intensiven Dialog werden wir unvermindert fortführen und setzen dabei außerdem auf die Unterstützung des ZDH.

Für jede abgebaute Regelung kommen zwei neue hinzu.

Durchwachsene Bilanz, verhaltene Aussichten

Das Autojahr 2012 hatte für das Kfz-Gewerbe Licht und Schatten: Abflauende Umsätze bei Neuwagen standen gestiegenen Einnahmen bei Gebrauchten und im Service gegenüber. Unterm Strich verzeichnete das Kfz-Gewerbe einen rückläufigen Gesamtumsatz und eine schwächere Rendite. Diese Entwicklung könnte sich im laufenden Jahr fortsetzen. Entsprechend verhalten zeigten sich die Meisterbetriebe zu Jahresbeginn.

Das Kfz-Gewerbe ist im vergangenen Autojahr mit einem blauen Auge davongekommen. Gestiegenen Umsätzen im Service und bei Gebrauchtwagen standen deutliche Rückgänge im Neuwagenhandel gegenüber. Insgesamt erreichte das Kfz-Gewerbe mit seinen 37 800 Betrieben im Jahr 2012 ein Umsatzvolumen von 138,5 Milliarden Euro und hat somit den Wert des Vorjahres mit einem Minus von 1,6 Prozent knapp verfehlt. Im Jahr 2011 waren es noch 140,7 Milliarden Euro.

Der Gebrauchtwagenmarkt wuchs um 5,8 Prozent.

Auslöser für den leichten Rückgang war der sinkende Absatz im Neuwagengeschäft: Hier gingen die Umsätze 2012 um acht Prozent auf 54,6 Milliarden Euro zurück, nachdem sie im Jahr zuvor noch bei 59,3 Milliarden Euro gelegen hatten. Ursachen für die rückläufigen Zahlen sind aus Sicht des ZDK die private Nachfrageschwäche sowie die extrem hohe Quote der Herstellerzulassungen und der durch die Hersteller veranlassten Händlerzulassungen.

Den rückläufigen Umsatz bei Neuwagen konnten die anderen beiden Bereiche nur teilweise ausgleichen. Der Gebrauchtwagenhandel wuchs um 5,8 Prozent auf 44,2 Milliarden Euro (2011: 41,8 Milliarden Euro). Im Servicegeschäft stieg der Umsatz um 3,2 Prozent auf 30,2 Milliarden Euro (2011: 29,3 Milliarden Euro).

Rendite auf inakzeptablem Niveau

Nicht nur beim Umsatz bekamen die Betriebe die unsichere wirtschaftliche Situation zu spüren, auch die Rendite ist deutlich zurückgegangen. Sie lag 2012 durchschnittlich bei rund 1,4 Prozent, 0,6 Punkte unter dem Vorjahreswert. Damit sank die Rendite nach einem kleinen Zwischenhoch im Jahr 2011 wieder auf ein inakzeptables Niveau. Unter normalen Marktbedingungen ist im Kfz-Gewerbe eine Umsatzrendite zwischen zwei und vier Prozent erforderlich, um notwendige Investitionen tätigen und Mitarbeiter vernünftig aus- und weiterbilden sowie angemessen bezahlen zu können.

Zu dieser negativen Entwicklung hat die hohe Zahl an Eigenzulassungen wesentlich beigetragen. Von den insgesamt 3,08 Millionen neu zugelassenen Pkw wurden etwas mehr als 900 000 Neufahr-

zeuge und damit fast 30 Prozent auf Hersteller und Händler selbst zugelassen. Aus Sicht des ZDK sind dies rund 300 000 Hersteller- und durch die Hersteller veranlasste Händlerzulassungen zu viel. Für so manchen potenziellen Neuwagenkunden könnte dies ein Anreiz gewesen sein, sich für eine Kurzzulassung zu entscheiden, die ihm als junger Gebrauchtwagen mit hohem Preisabschlag angeboten wurde.

Zugleich nahm der Anteil des Markenhandels am Gesamtzulassungsergebnis im vergangenen Jahr weiter ab. Mit einem Anteil von 66,1 Prozent wurden nur noch zwei von drei Pkw über den Markenhandel vertrieben. Das andere Drittel fällt auf den Direktvertrieb über die Hersteller. Damit nahm der Anteil um weitere 1,9 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr ab. Der Trend hält bereits seit Jahren an: 2002 hatte der Markenhandel noch einen Anteil am Neuwagenhandel von 84 Prozent, zehn Jahre zuvor waren es sogar 93 Prozent.

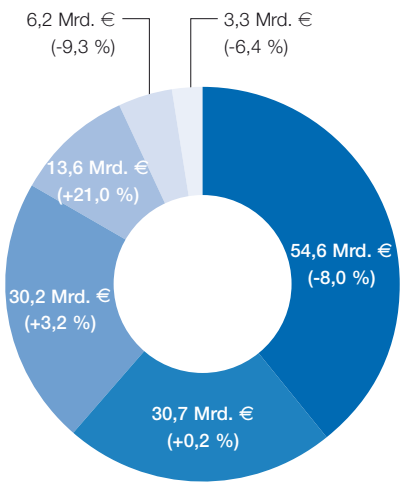
Servicegeschäft als tragende Säule

Das Servicegeschäft hat sich auch im vergangenen Jahr als tragende Säule des Kfz-Gewerbes erwiesen. 2012 stieg der Umsatz auf 30,2 Milliarden Euro und übertraf damit den Wert des Vorjahres in Höhe von 29,3 Milliarden Euro um 3,2 Prozent. Insgesamt wickelten die Kfz-Betriebe rund 74,3 Millionen Wartungs- und Reparaturaufträge ab, das waren im Durchschnitt 1 966 Kundenaufträge pro Betrieb. Mit einer Quote von durchschnittlich 83 Prozent lag die Auslastung der Werkstätten nur knapp unter dem hohen Niveau des Jahres 2011, als die Auslastung 84 Prozent erreichte.

Das Potenzial für Servicearbeiten steigt weiter an. Die Gesamtzahl der in Deutschland registrierten Pkw und Pkw-Kombi hat sich zum Stichtag 1. Januar 2013 laut Kraftfahrt-Bundesamt um 503 477 beziehungsweise 1,2 Prozent auf mehr als 43,4 Millionen Fahrzeuge erhöht. Rechnet man Krafträder, Omnibusse, Lkw, Zugmaschinen und übrige Kraftfahrzeuge hinzu, gibt es ein Marktpotenzial von knapp 52,4 Millionen Fahrzeugen. Dies entspricht einem Zuwachs von 655 835 Fahrzeugen oder knapp 1,3 Prozent im Vergleich zur Situation zwölf Monate zuvor.

Zugleich ist das Durchschnittsalter der Pkw und Pkw-Kombi in Deutschland hoch und liegt aktuell bei 8,7 Jahren. Um die individuelle Mobilität sicherzustellen, investierten die Fahrzeughalter im vergangenen Jahr laut DAT-Report 2013 mehr Geld in Verschleißreparaturen: Waren es 2011 noch durchschnittlich 173 Euro pro Fahrzeug, stieg der Aufwand im Jahr 2012 auf durchschnittlich 215 Euro und damit um 24,2 Prozent. Trotz dieser insgesamt erfreulichen Marktentwicklung ist zu beobachten, dass auch im Servicegeschäft die Renditen schwinden.

Umsatz im Kfz-Gewerbe 2012



Gesamtumsatz: **138,5 Mrd. €** (-1,6 %)
- Neuwagen Pkw und Pkw-Kombi
- Pkw-Gebrauchtwagen über Markenhandel
- Service
- Pkw-Gebrauchtwagen über Gebrauchtwagenhändler
- Neuwagen Lkw
- Gebrauchtwagen Lkw

(Angaben in Milliarden Euro, Veränderungen zu 2011 in Prozent, Quelle: ZDK)

Die wirtschaftliche Entwicklung führte dazu, dass sich der Strukturwandel im Kfz-Gewerbe fortsetzte, allerdings mit reduzierter Geschwindigkeit. Zum 31. Dezember 2012 zählte die Branche bundesweit insgesamt 37 800 Kfz-Betriebe, 200 weniger als 2011. Davon waren 17 500 fabrikatsgebundene Betriebe und 20 300 freie Werkstätten.

Mitarbeiter und Auszubildende

Damit einher ging auch ein leichter Rückgang in der Zahl der Beschäftigten. Zum 31. Dezember 2012 waren im Kfz-Gewerbe insgesamt 453 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in technischen und kaufmännischen Berufen angestellt. Dies waren 2 400 Menschen beziehungsweise 0,5 Prozent weniger als im Jahr zuvor.

Potenzial für Servicearbeiten steigt weiter an.

Mit der Ausbildung junger Menschen sichert sich das Kfz-Gewerbe qualifizierte Fachkräfte für die Zukunft. Auf der Beliebtheitsskala

Abschied von Fritz Haberl

Im vergangenen Jahr musste das Kfz-Gewerbe Abschied von Fritz Haberl nehmen. Wie kein Zweiter engagierte sich der einstige ZDK-Präsident und Ehrenpräsident für den Ausgleich und das Zusammenwachsen im Verband. Haberl ist der Vater der Fusion zwischen ZDK und dem Kfz-Handwerksverband ZVK.

„Der wichtigste Erfolg war sicher die Fusion der beiden Verbände Handel und Handwerk 1978. Ich wollte durch eine Veränderung in der Verbandsstruktur dem Kfz-Gewerbe zu mehr Gewicht verhelfen. Darum hatte ich von Anfang an vor, Handel und Handwerk zu verschmelzen – dazu habe ich 18 Jahre gebraucht“, sagte Haberl im Gespräch mit dem Verbandsorgan kfz-betrieb, als er im Rahmen seines 75. Geburtstages auf sein Engagement zurückblickte.

Haberl war Jahrzehnte im Verband aktiv und hat zahlreiche Ämter bekleidet. „Ich habe mich in meinem ganzen Leben nie für irgendein Amt beworben, ich bin immer hineingeredet worden“, erläuterte Haberl. Von 1972 bis 1990 war er nahezu durchgängig Vorsitzender und Bundesinnungsmeister des ZVK, von 1979 bis 1990 ZDK-Präsident und von 1983 bis 1997 Vizepräsident sowie Präsident beim europäischen Händlerverband CECRA. Zudem stand er dem Weltverband IOMTR zahlreiche Jahre als Präsident vor. Die Fülle an Ämtern und Aufgaben aufzuzählen, die er in Ausschüssen und Gremien wahrnahm, würde jeden Rahmen sprengen.

Der 1933 in München geborene Diplom-Kaufmann hat nicht nur die Entwicklung der Verbandsorganisation maßgeblich geprägt. Zugleich war er langjähriger Chef der Münchner Automobil-Handel Haberl GmbH & Co. KG (Mahag), dem von seinen Eltern gegründeten Unternehmen. 1960 übernahm er die Führung und machte daraus eines der führenden Autohandelshäuser in Deutschland und einen der führenden Betriebe beim Verkauf von Porsche, VW und Audi.

Laut ZDK-Geschäftsklimaindex blicken die Betriebe hoffnungsvoll in den Frühling.

ganz oben, nicht nur im Kfz-Gewerbe, sondern im Handwerk generell bleibt der Ausbildungsberuf zum Kfz-Mechatroniker. Im vergangenen Jahr unterschrieben rund 20100 Schulabgänger einen Lehrvertrag, das waren lediglich 1,2 Prozent weniger als im Jahr 2011, als sich 20350 junge Menschen für einen Berufsstart im Kfz-Gewerbe entschieden. Insgesamt werden zurzeit rund 67000 junge Menschen in diesem Beruf ausgebildet.

Einen positiven Trend verzeichnete der Beruf des Automobilkaufmanns. Mit zirka 4450 neuen Ausbildungsverträgen wurde im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von 3,5 Prozent erreicht, als etwa 4300 Verträge unterzeichnet wurden. Über alle Autoberufe waren mehr als 90300 Auszubildende zum 31. Dezember 2012 in den 37800 Betrieben beschäftigt. Damit lag die Zahl fast auf dem Vorjahresniveau: 2011 lernten rund 90900 junge Männer und Frauen einen Beruf im Kfz-Gewerbe.

Die Perspektiven 2013

Der Ausblick auf das laufende Jahr ist eher verhalten. So rechnet der Verband im Neuwagengeschäft mit einem Rückgang auf bestenfalls 2,9 Millionen Einheiten. Auch das Gebrauchtwagenniveau zu halten, dürfte nicht ganz einfach sein, und die Nachfrage nach Serviceleistungen könnte erstmals seit vielen Jahren rückläufig sein.

Diese Erwartungen bestätigt der ZDK-Geschäftsklimaindex: In den bis Anfang März erhobenen Daten verharrt der Wert zur aktuellen Geschäftslage bei 117,7 Punkten auf niedrigem Niveau. Alle drei Geschäftsbereiche (Neuwagen, Gebrauchte, Service) weisen aktuell hohe negative Beurteilungsquoten auf. Dagegen blicken die Betriebe hoffnungsvoll in den Frühling: So stieg der Index zur erwarteten Geschäftsentwicklung im zweiten Quartal 2013 von 90,1 auf 114,4 Punkte. In allen drei Geschäftsbereichen geht die deutliche Mehrheit der Befragten von zumindest saisonüblichen und damit befriedigenden Geschäften aus. ■

Andreas Tröger, Mitglied des ZDK-Vorstands, zum Thema „Nutzfahrzeugmarkt“

ZDK: *Herr Tröger, der Nutzfahrzeugmarkt ist seit Monaten im Rückwärtsgang. Was erwarten Sie für 2013?*
Andreas Tröger: Einige Analysten rechnen zwar mit einer Steigerung der Absatzzahlen, davon ist in den ersten Monaten 2013 aber noch nichts zu spüren. Der Markt zeigt sich sehr inhomogen: Es gibt Regionen, da läuft es durchaus gut, in anderen eher weniger. Unterm Strich ist der bundesweite Durchschnitt leicht rückläufig. Dies liegt auch an der Verunsicherung der Kunden. Der Beschluss, Euro-VI-Fahrzeuge bei der Straßenmaut mit vier Cent zu bezuschussen, steht noch aus. Entsprechend zurückhaltend und abwartend sind unsere Kunden. Ein weiteres Kriterium ist das nach wie vor schwächelnde Transportaufkommen mit den daraus folgenden niedrigen Transportpreisen. Dies alles bedingt dann die derzeit schwierige Ertragslage unserer Spediteure.

ZDK: *Wie wirken sich die Euro-VI-Vorgaben, die seit Anfang des Jahres für die Typgenehmigung in Kraft sind, auf die Marktentwicklung aus?*
Andreas Tröger: Die am 1. Januar 2013 eingeführte Euro-VI-Verordnung ist für die Hersteller mit einem hohen technischen Aufwand verbunden. So wurden im Vergleich zur bisherigen Abgasnorm, der Euro-V-Richtlinie, die zulässige Partikelmasse um 50 Prozent und die Stickoxide um 80 Prozent reduziert. Dafür sind sowohl innermotorische Maßnahmen, wie die Verbesserung der Einspritztechnologie, als auch außermotorische Maßnahmen, wie die SCR-Technologie (Stickstoffminderungssystem) in Verbindung mit einem Partikelfilter, notwendig. Auch dieser Punkt nimmt maßgeblich Einfluss auf die Kundenakzeptanz. Der hohe technische Aufwand bedeutet je nach Hersteller Mehrkosten zwischen 7.000 Euro und 10.000 Euro pro Fahrzeug. Nach meinem derzeitigen Kenntnisstand werden alle Nutzfahrzeughersteller die Anforderungen seitens der europäischen Gesetzgebung problemlos umsetzen.

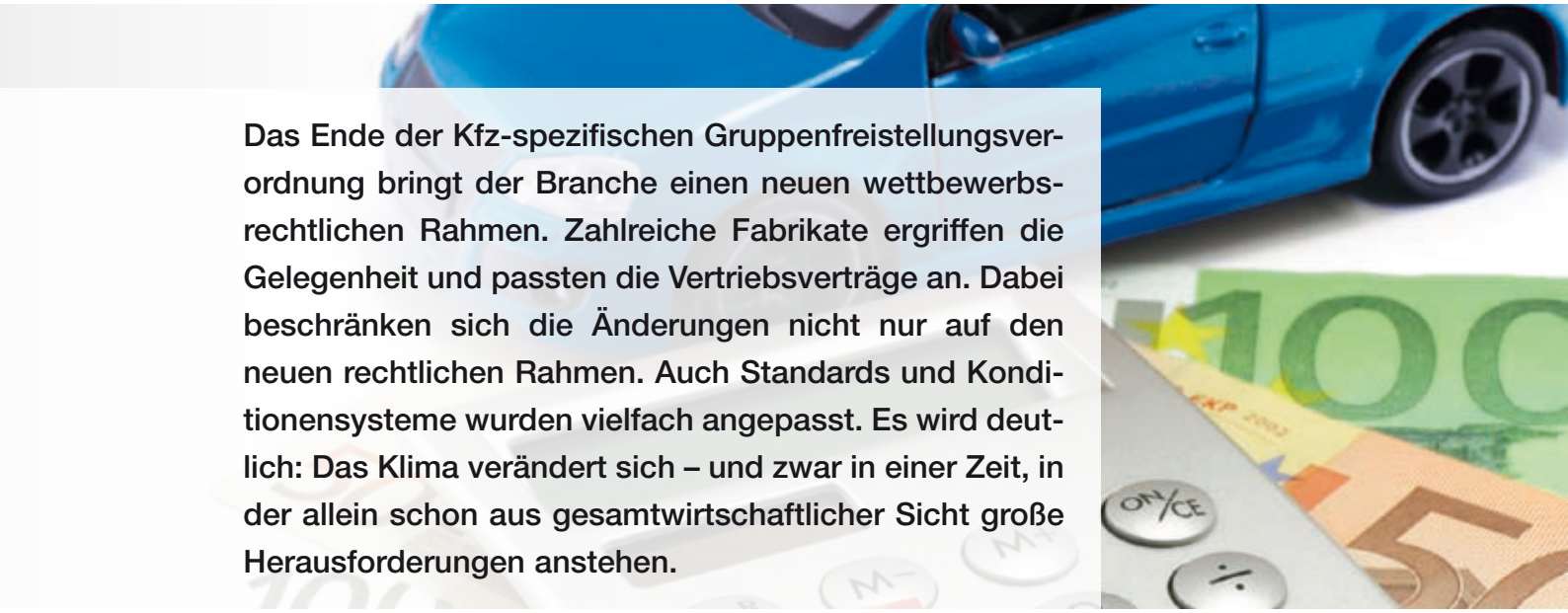
ZDK: *Und welche Auswirkungen haben die Vorgaben auf die Betriebe?*
Andreas Tröger: Im Servicebereich kommt es zu einem leichten Anstieg des Wartungsaufwandes. Das liegt an den neuen Technologien zur Abgasreduzierung. Auf diese müssen sich die Werkstätten und Betriebe einstellen und entsprechend investieren. Hinzu kommen Schulungen für die Mitarbeiter und Aufwendungen für Hard- und Software sowie im Spezialwerkzeugbereich. Die Höhe der Investitionen hängt stark vom Hersteller ab. Meist handelt es sich um Summen im unteren fünfstelligen Bereich.

ZDK: *Entscheidend bei den Vorgaben ist der Zugang zu den entsprechenden Daten. Wie ist dies geregelt?*
Andreas Tröger: Die Technik ist für alle Betriebe beherrschbar, eine aktive Werkstatt kommt an alle notwendigen Daten heran. Damit dies so funktioniert, war viel Arbeit notwendig. Die ZDK-Technikabteilung war über Monate regelmäßig in Brüssel, um die internationale Lösung maßgeblich mitzugestalten.

Große Herausforderungen durch die Euro-VI-Technologie.

ZDK: *Welche weitere Unterstützung erhalten die Betriebe durch die Verbandsorganisation?*
Andreas Tröger: In der gesamten Verbandsorganisation gibt es verschiedene Gremien, die sich ausschließlich mit dem Thema „Schwere Nutzfahrzeuge“ beschäftigen. Im Bundesverband ist das der Arbeitskreis „Nutzfahrzeuge“, in dem alle relevanten Themen rund ums Nutzfahrzeug diskutiert werden. Zur besseren Positionierung der Mitglieder wurde jüngst beschlossen, ihn künftig in einen „Ausschuss“ zu überführen.

Die GVO-Politik in der Praxis



Das Ende der Kfz-spezifischen Gruppenfreistellungsverordnung bringt der Branche einen neuen wettbewerbsrechtlichen Rahmen. Zahlreiche Fabrikate ergriffen die Gelegenheit und passten die Vertriebsverträge an. Dabei beschränken sich die Änderungen nicht nur auf den neuen rechtlichen Rahmen. Auch Standards und Konditionensysteme wurden vielfach angepasst. Es wird deutlich: Das Klima verändert sich – und zwar in einer Zeit, in der allein schon aus gesamtwirtschaftlicher Sicht große Herausforderungen anstehen.

Im Mai 2010 hat die EU-Kommission den neuen wettbewerbsrechtlichen Rahmen für den europäischen Automobilvertrieb und -aftersales verkündet. Er ermöglicht den Automobilherstellern und Importeuren, diverse Veränderungen ab 1. Juni 2013 in ihre Händlerverträge einfließen zu lassen. So können sie beispielsweise den Mehrmarkenvertrieb einschränken, die Übertragung des Vertrages an einen anderen Händler des Netzes von ihrer Zustimmung abhängig machen und eine Frist zur ordentlichen Kündigung des Vertrags vorsehen, die kürzer als die bislang vorgeschriebenen zwei Jahre ist. In diesem Zusammenhang ist zu betonen: Auch wenn ab dem 1. Juni 2013 für den Neuwagenvertrieb keine Kfz-spezifische GVO mehr gilt, sondern vielmehr die branchenübergreifende Vertikal-GVO 330/2010 Anwendung findet, müssen bestehende Vertriebsverträge weder geändert noch gekündigt werden.

Ab Juni 2013 gilt für den Neuwagenvertrieb die Vertikal-GVO.

Die auslaufende GVO und ihre Auswirkungen waren im vergangenen Jahr einer der Schwerpunkte der Tätigkeiten der Abteilung Betriebs-/Volkswirtschaft und Fabrikate des ZDK. Im Mittelpunkt stand die Frage: Gibt es noch Änderungsmöglichkeiten über die europäische Lobbyarbeit? Dabei verfolgte die Abteilung verschiedene Ansatzpunkte wie die Erweiterung der Handelsvertreterrichtlinie, die Initiative der EU-Kommission zu unfairen Handelspraktiken oder das EU-Kommissions-Projekt „Cars 2020“. Letztlich wurde aber zunehmend klarer, dass der wettbewerbsrechtliche Rahmen für den Neuwagenvertrieb bis zum 31. Mai 2023 in seinen Grundzügen als gesetzt gelten muss. Zum Jahresstart 2013 lautete die Quintessenz aus den genannten Bemühungen, dass zumindest kurzfristig Änderungen zugunsten des Handels nur schwer zu erreichen sein werden.

Die Reaktionen der Automobilhersteller und Importeure auf die neuen rechtlichen Möglichkeiten waren recht unterschiedlich, meist gingen sie aber in dieselbe Richtung. Viele Marken kündigten etwaige Vertragsänderungen an oder gaben diese bekannt. Anders als in der Vergangenheit gab es allerdings nur wenige Netzkündigungen. Eine ZDK-Analyse der geänderten Verträge zeigte zudem, dass die Hersteller und Importeure die neuen Freiräume

nicht vollständig ausgenutzt haben. Bei vielen Marken blieb es nicht bei den GVO-induzierten Änderungen im Rahmen der neuen wettbewerbsrechtlichen Regelungen. Sie nutzten die Gelegenheit, um zusätzliche Standards und Konditionensysteme einzuführen. Dieses Verhalten ist kritisch zu bewerten. Das gilt umso mehr, da die Veränderungen aus betriebswirtschaftlicher Sicht oft schwerwiegender für den Handel sind als die reinen GVO-induzierten Änderungen.

Nicht zuletzt diese Entwicklung hat dazu beigetragen, dass sich das Klima zwischen Herstellern bzw. Importeuren und ihren Händlern weiter verändert. Diese Klimaveränderungen fallen in eine aus wirtschaftlicher Sicht herausfordernde Zeit. Es ist davon auszugehen, dass der Wettbewerb auf dem deutschen Automobilmarkt künftig noch weiter zunehmen dürfte. In der Folge ist zu befürchten, dass Händler aus dem Markt ausscheiden müssen.

Doch auch auf die Händler, die im Netz verbleiben, kommen Herausforderungen zu: Sie müssen einen Weg finden, um langfristig rentabel arbeiten zu können. Genau vor diesem Hintergrund wirken sich jedoch die vorgenommenen Vertragsänderungen negativ aus. So wird es beispielsweise für die im Markt verbleibenden Händler unter Umständen betriebswirtschaftlich sinnvoll sein, eine weitere Marke aufzunehmen. Dies wird jedoch durch die neuen Rahmenbindungen erschwert oder ist wegen der investiven Anforderungen gar nicht mehr möglich. Für die aus dem Markt ausscheidenden Händler wird es zugleich schwieriger oder finanziell unattraktiver, das Unternehmen oder einzelne Betriebe mit Vertriebsvertrag zu einem akzeptablen Preis zu verkaufen.

Die Änderungen, bei denen es sich um langwierige und schleichende Prozesse handeln dürfte, fordern nun die Verbände, frühzeitig über neue Vertriebsmodelle nachzudenken. Der ZDK setzt alles daran, diese Änderungsprozesse zum größtmöglichen Wohle der Unternehmen des deutschen Kfz-Gewerbes mitzugestalten.

Bedeutung der Musterkostenrechnungen

Auch im Jahr 2012 war die Abteilung Betriebs-/Volkswirtschaft und Fabrikate mit der Erstellung fabrikatsspezifischer Musterkostenrechnungen betraut. Ein wesentlicher Schwerpunkt der Tätigkeiten lag dabei auf den Berechnungen zur Vergütung von Gewährleistungs- und Garantiearbeiten.

Ein Hauptziel der fabrikatsspezifischen Musterkostenrechnungen im Bereich Garantie ist es, die durchschnittlich erforderliche Vergütung zu ermitteln, damit eine Fabrikatswerkstatt in diesem Bereich kostendeckend arbeiten kann. In dieser Hinsicht werden zum einen der aus betriebswirtschaftlicher Sicht erforderliche Stundenverrechnungssatz im Bereich Garantie und zum anderen die erforderliche Handlingpauschale im Ersatzteilbereich berechnet. Die Ergebnisse der Musterkostenrechnungen unterstützen die Fabrikatsverbände in ihren Verhandlungen mit den jeweiligen Herstellern und Importeuren. Sie können auf diese Weise einen entscheidenden Beitrag zu einer Versachlichung der Diskussionen leisten.

Viele Marken haben Standards und Konditionensysteme geändert.

Verrechnungssätze ermittelt

Der jährliche Betriebsvergleich über Stundenlöhne und Stundenverrechnungssätze in Pkw- und Lkw-Betrieben wurde 2012 bereits zum 41. Mal durchgeführt. Er stellt eine Orientierungshilfe zur Ermittlung der Preise dar, ersetzt aber keine betriebsindividuelle Kalkulation. Aus der bundesweiten Befragung der Werkstätten werden beispielsweise bundesland- und fabrikatspezifische sowie nach der Größe des Einzugsgebietes der Werkstätten differenzierende Übersichten erstellt.

Neue Gütegemeinschaft

Im Dezember 2011 wurde die Gütegemeinschaft Rechnungswesen und Controlling im Kfz-Gewerbe gegründet. Dieser Gütegemeinschaft gehört neben den meisten Herstellern und Importeuren auch der ZDK als ordentliches Mitglied an.

Die Gütegemeinschaft hat sich zum Ziel gesetzt, das Rechnungswesen und Controlling im Kfz-Gewerbe zu fördern. Sie entwickelt den Standardkontenrahmen (SKR) 51 und die dazugehörigen Informationsmaterialien weiter. So wurde Mitte des Jahres ein Leitfaden veröffentlicht, der Erklärungen zum SKR 51 und entsprechende Umstellungshinweise gibt. Weitere Projekte, die das Rechnungswesen und Controlling im Kfz-Gewerbe standardisieren sollen, sind geplant.

Projekt Elektromobilität

Der ZDK setzte 2012 seine Arbeit in der Nationalen Plattform Elektromobilität fort und ist nach wie vor in den Arbeitsgruppen 6 und 7 vertreten. Das Engagement soll sicherstellen, dass die Interessen des Kfz-Gewerbes in sämtlichen Belangen der Elektromobilität gewahrt bleiben.

Leitfaden zum Umgang mit E-Mails unterstützt Autohäuser.

Im April 2012 hat die Bundesregierung über die vier sogenannten Schaufenster entschieden. Bei den Förderprojekten werden die Beteiligten des Handwerks bei Bedarf unterstützt und mit Informationen versorgt. Zu diesem Zweck beteiligt sich der ZDK in dem vom Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) ins Leben gerufenen Gremium „Handwerk & Elektromobilität“ zum Austausch der an den Schaufenstern Beteiligten.

Elektromobilität live erfahren konnten ZDK-Präsident Robert Rademacher (hinten) und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auf dem ZDK-Stand „Wir können Auto.“ der Auto Mobil International (AMI). Foto: BMVBS

Zudem bietet die Akademie des Kfz-Gewerbes (TAK) eine Trainerschulung für die Fortbildung zum Fachkundigen für Arbeiten an Hochvolt-eigensicheren Systemen an. Derzeit gibt es in Deutschland über 200 geschulte Trainer. Somit steht ein bundesweit flächendeckendes Netz an qualifizierten Schulungsstätten zur Verfügung.

E-Mail-Marketing im Autohaus

Die Ergebnisse von E-Mail-Händlertests sind unbefriedigend: Viele Autohändler reagieren auf E-Mail-Anfragen nicht. Dabei kann ein Autohaus durch den richtigen Umgang mit E-Mails zahlreiche Vorteile generieren: das Image stärken, die Kunden binden und auch neue Kunden gewinnen.

Hat ein Autohaus Defizite im Umgang mit E-Mails identifiziert, hilft der Leitfaden „Die E-Mail – Marketinginstrument im Autohaus“ vom ZDK. Er unterstützt bei der Erarbeitung und Umsetzung einer E-Mail-Strategie und bei der Kontrolle.

Zusammenarbeit mit Partnern

Auch die Partner Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (BDK) und Nürnberger Versicherungsgruppe waren im vergangenen Jahr wieder für die Branche aktiv. Die BDK ist eine Bank von der Branche für die Branche, die für Unabhängigkeit, Branchenverbundenheit und Marktnähe steht. Sie deckt mit ihren Produkten alle Finanzprozesse im Autohaus ab.

Die Nürnberger Versicherungsgruppe hat im vergangenen Jahr das 40-jährige Bestehen des Vertriebswegs Autohaus gefeiert. Für die Versicherung spielt das Geschäft mit dem Kfz-Gewerbe eine wichtige Rolle, dies zeigen die zahlreichen gemeinsamen Aktionen. Zudem hat die Nürnberger Versicherungsgruppe gemeinsam mit dem ZDK das Portal www.der-sichere-kfz-betrieb.de aufgelegt. Ziel des neuen Portals ist es, das Bewusstsein der Betriebe für die Risikofaktoren im Unternehmensalltag zu schärfen und ihnen konkrete Lösungen für die Schadensprävention anzubieten. ■

Ulrich Fromme, Vizepräsident des ZDK und Vorsitzender der Fachgruppe Fabrikatsvereinigungen, zum Thema „Internethandel“

ZDK: *Herr Fromme, immer mehr Verbraucher nutzen das Internet, um Produkte zu kaufen. Gilt dies auch für den Kauf von Neufahrzeugen?*
Ulrich Fromme: Das Internet ist aus dem Kaufprozess eines Autos nicht mehr wegzudenken. Laut Studien informieren sich 94 Prozent der Autokäufer im Internet, bevor sie sich für einen Wagen entscheiden. Analysen zeigen, dass jede Sekunde etwa zehn Suchanfragen zum Thema Neuwagen gestartet werden.

ZDK: *Was treibt die Menschen zum Internetkauf?*
Ulrich Fromme: Dafür gibt es verschiedene Gründe. In Deutschland ist der Preis das entscheidende Kriterium. Mit 46 Prozent gibt beinahe jeder zweite Käufer dieses Argument als Hauptgrund an. Andere nennen die einfache und schnelle Kaufabwicklung oder die Anonymität beim Kauf.

ZDK: *Welche Rolle spielt das Internet beim Neuwagenkauf?*
In Deutschland ist etwa jeder Dritte bereit, ein Fahrzeug über das Netz kaufen. Dabei zeigt sich klar: je jünger der Käufer, desto höher ist die Internet-Affinität. In der Altersgruppe der 18- bis 34-Jährigen sind sogar 43 Prozent bereit, ein Auto online zu kaufen.

ZDK: *Welchen Anteil hat der Neuwagenkauf im Internet?*
Ulrich Fromme: Geschätzt wurden im vergangenen Jahr etwa 200 000 Neuwagen über das Internet verkauft, das entspricht einem Anteil von 6,5 Prozent des Neuwagenmarktes in Deutschland. Etwa 50 000 dieser Fahrzeuge wurden anonym über allgemeine Onlineplattformen vermittelt. Laut einer Studie soll die Zahl dieser anonymen Vermittlungen bis 2015 auf rund 100 000 Fahrzeuge steigen.

ZDK: *Das ist ja noch ein überschaubarer Anteil.*
Ulrich Fromme: Noch scheint hier der richtige Ausdruck. Zum einen stagniert der Gesamtmarkt, und die erwarteten Zuwächse bei Verkäufen über das Internet sind sehr groß. Und zum anderen nutzen viele Internet-Käufer zuvor das Dienstleistungsangebot beim örtlichen Händler, lassen sich ausgiebig beraten und machen Probefahrten. Dies ist besonders ärgerlich, da der stationäre Verkauf für Händler mit hohen Ausgaben verbunden ist.

ZDK: *Welche Schlüsse zieht der Verband?*
Ulrich Fromme: Die Augen vor der rasanten Entwicklung zu verschließen, ist nicht der richtige Weg. Wir müssen in der Onlinewelt präsenter werden. Dazu hilft auch der richtige Umgang mit Suchmaschinen. Werden die richtigen Schlüsselwörter gesetzt, wird der Händler vor Ort ganz weit oben in den Suchergebnissen

gelistet. So kann es gelingen, den interessierten Kunden gezielt auf die Website und schließlich in sein markengebundenes Autohaus zu lenken.

ZDK: *Wie lässt sich dies aus Sicht des Verbandes erreichen?*
Ulrich Fromme: Wir, die Fabrikatsverbände, wollen in Zusammenarbeit mit den Herstellern eine gemeinsame Suchmaschinen-Strategie vorantreiben. Zugleich verfolgen wir einen zweiten Weg: Wir haben Eckpunkte für markenspezifische Online-Plattformen formuliert. Dies ist jedoch eine ausgesprochen komplexe Materie, bei der wir uns auch mit IT-Spezialisten an den Tisch setzen müssen. Bis wir unser Konzept vorstellen können, wird deshalb noch etwas Zeit vergehen.

Wir müssen in der Online-Welt präsenter werden.

Den Nachwuchs richtig ansprechen

Der Wettbewerb um qualifizierte Auszubildende nimmt zu. Das bekommt auch das Kfz-Gewerbe zu spüren. Zwar ist der Kfz-Mechatroniker noch immer der beliebteste Ausbildungsberuf im Handwerk unter Jugendlichen, aber die Suche nach Azubis wird für viele Kfz-Betriebe schwieriger. Die neue Azubi-Börse, die Ende vergangenen Jahres im Probebetrieb getestet wurde und seit Anfang 2013 offiziell am Start ist, soll Kfz-Betriebe und junge Menschen zusammenführen.

Von Jahr zu Jahr fällt es vielen Kfz-Betrieben schwerer, ihre Ausbildungsstellen mit geeigneten Bewerbern zu besetzen. Die demographische Entwicklung sorgt für sinkende Schülerzahlen in Haupt- und Realschulen. Der Pool, aus dem Autohäuser vorwiegend ihre insgesamt rund 90000 Auszubildenden gewinnen, wird damit kleiner. Im Wettbewerb um geeignete Auszubildende hat das Kfz-Gewerbe nun einen weiteren wichtigen Schritt gemacht. Im Rahmen der Initiative „AutoBerufe – Mach Deinen Weg“ von ZDK, VDA und VDIK wurde die erste bundesweite Ausbildungsplatzbörse im Kfz-Gewerbe entwickelt. Nach der Vorbereitungsphase von September bis Dezember 2012, in der diverse Pionierbetriebe an der Gestaltung der Börse mitgewirkt und bereits die ersten 170 Ausbildungsplätze inseriert haben, ist das Angebot Anfang 2013 offiziell an den Start gegangen.

Erste bundesweite Azubi-Börse im Kfz-Gewerbe ist eingeführt.

Nun sind Autohäuser und Werkstätten der Kfz-Innungen gefragt, diese neuen Chancen der Nachwuchswerbung für sich zu nutzen und ihre offenen Ausbildungsplätze in der Börse zu inserieren. Dabei helfen ihnen ein Kurzleitfaden und ein Videotutorial. Die Börse bietet Betrieben viele Optionen. So können sie die eingestellten Daten und Angebote problemlos aktualisieren. Zudem können sie bei Bedarf von den Bewerbern entsprechende Unterlagen online anfordern und diese direkt in der Börse verwalten. Ein weiteres Tool ermöglicht es, interessante Bewerbungen, die zu diesem Zeitpunkt nicht berücksichtigt werden können, für später zu speichern.

Seit Jahresanfang gilt es, das Angebot bundesweit bekannt zu machen. Um direkt mit der jugendlichen Zielgruppe in Kontakt zu kommen, setzt AutoBerufe nicht nur auf ihre eigene Homepage www.autoberufe.de, sondern auch auf soziale Netzwerke wie Facebook, Twitter und Youtube.

Dabei ist die neu aufgelegte Azubi-Börse nur ein Baustein der Initiative „AutoBerufe – Mach Deinen Weg!“, die der ZDK und die Automobilindustrie seit nunmehr 30 Jahren erfolgreich gestalten. Mit VW Nutzfahrzeuge ist eine weitere Marke hinzugekommen, wodurch

der Kreis der Unterstützer auf nunmehr 35 Teilnehmer gestiegen ist. Dabei strebt die Zusammenarbeit grundsätzlich an, Kfz-Betriebe bei der Suche nach Auszubildenden zu unterstützen. Zudem hilft sie Autohäusern, die Ausbildung optimal zu gestalten und die jungen Fachkräfte anschließend an den Betrieb zu binden.

Die richtigen Azubis finden

In einem weiteren Punkt unterstützt AutoBerufe die Betriebe bei der Suche nach geeigneten Auszubildenden. Die Handlungsempfehlung „Die richtigen Auszubildenden finden“ hilft bei der Auswahl von Nachwuchskräften im technischen und kaufmännischen Bereich.

Die erstmals 1998 veröffentlichte und 2006 neu aufgelegte Publikation wurde nun komplett überarbeitet und den aktuellen Entwicklungen angepasst. Sie beschreibt praxisnah, wie die qualifizierte Bewerberauswahl gezielt vorbereitet, kompetent durchgeführt und systematisch ausgewertet werden kann. Die Publikation bietet Kfz-Betrieben zahlreiche Tipps und Anregungen. Dies reicht von Anforderungsprofilen über Auswahltests und Betriebspraktika bis zum Vorstellungsgespräch. Diverse Musterschreiben vereinfachen die Bewerbersuche für Kfz-Betriebe im Alltag.

Wertvolle Hilfsmittel sind auch die Kompetenzchecks. Auf der AutoBerufe.de-Website können Jugendliche ihr Wissen und ihre Kompetenzen prüfen. Die beiden Kompetenzchecks, jeweils einer für den technischen und kaufmännischen Bereich, prüfen die Fähigkeiten bezüglich Rechtschreibung, Grammatik, Textverständnis sowie Mathematik, technisches/räumliches Vorstellungsvermögen und soziale Kompetenzen.

Der Test hilft Schülern nicht nur dabei, ihre eigenen Fähigkeiten einzuordnen, sondern ist auch ein Plus bei der Bewerbung um einen Ausbildungsplatz. Denn sie können ihr Testergebnis ausdrucken oder als PDF abspeichern und der Bewerbung beilegen. Betriebe können diesen Kompetenztest mit Bewerbern und Praktikanten online durchlaufen, um einen ersten Einblick in die vorhandenen Kompetenzen zu erhalten.

Betriebspraktikum – gewusst wie

Bevor sich die jungen Menschen für eine Ausbildung entscheiden, nutzen viele die Chance, durch ein Betriebspraktikum erste Eindrücke in der Branche zu sammeln. Hier hilft AutoBerufe allen am Praktikum beteiligten Zielgruppen (Betriebe, Schüler und Schulen) mit diversen Leitfäden. Im vergangenen Jahr hat die ZDK-Abteilung Berufsbildung alle drei Mappen inhaltlich komplett überarbeitet und mit einem frischen Design versehen.

Alle drei Leitfäden, die beim Versender Prowerb, Kleve, bestellt werden können, sind aufeinander abgestimmt:

- Der Leitfaden „Betriebe“ bietet allen Kfz-Betrieben eine „Rund-um-Hilfe“: Dazu gehören Antworten auf Fragen zur Vorbereitung eines Praktikums und zu den Anforderungsprofilen sowie Bescheinigungen, Bewerberbindung etc.
- Der Leitfaden „Schule“ gibt Schulen Tipps und Empfehlungen zur Vorbereitung eines Praktikums in der Schule und zur Begleitung des Schülers während dieses „Praxistests“.
- Der Leitfaden „Schüler“ zeigt den Jugendlichen die Spielregeln für ein Praktikum auf, dies gilt sowohl für ihre Rechte als auch für ihre Pflichten.

Hilfe für Autohäuser bei der Suche nach Nachwuchskräften.

AutoBerufe macht Schule

Um das Interesse bereits in der Schule zu wecken, bietet AutoBerufe kostenloses Unterrichtsmaterial für Lehrer. Die interaktive CD „Wirtschaftslehre im Autohaus“ nebst der Internetseite www.wirtschaftslehre-im-autohaus.de erklärt am Beispiel der Grundfunktionen im Autohaus die wichtigsten Bereiche der Wirtschaftslehre für Schüler der Klassen 8 bis 10. Das Angebot wurde speziell für Lehrer der Sekundarstufe 1 konzipiert und enthält 50 interaktive Tafelbilder,

26 Kopiervorlagen sowie Lehrerbegleittexte. Das erarbeitete Konzept erlaubt Lehrern einen flexiblen Einsatz. Sie können in den drei Jahrgangsstufen die ganze Reihe „Wirtschaftslehre im Autohaus“ oder aber nur einzelne Themen und kleinere Einheiten behandeln.

Die Internetseite (www.physik-am-auto.de) und die CD „Physik am Auto“ wurden im vergangenen Jahr aktualisiert und um das Thema „Elektromobilität“ ergänzt. Erläutert werden zum Beispiel Elektroautos und der Antrieb von Hybridfahrzeugen. Wie gewohnt können die Unterlagen zu Wirtschaftslehre, Physik und Chemie am Auto von Schulen kostenlos über den Hagemann-Verlag und die jeweiligen Internetseiten bezogen werden.

Neue Schwerpunkte prägen das überarbeitete Berufsbild.

Auch aus der Pixi-Buchreihe gibt es Neues: Für das Büchlein „Mein Autohaus“ begeistern sich die Kleineren. Hier wird die Geschichte von Anna erzählt, die ein Betriebspraktikum im Autohaus absolviert und dort von ihrer Familie besucht wird. Zum Preis von einem Euro kann das Pixi-Buch über den Versender Prowerb, Kleve, bestellt werden.

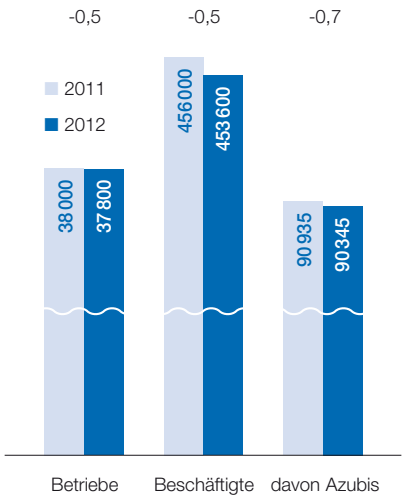
Zum Austausch über Trends und Entwicklungen trafen sich die Mitglieder des Strategiekreises im Januar 2013 zur zweiten gemeinsamen Jahrestagung in Northeim. Auf der Tagesordnung standen neben der Azubi-Börse auch Themen wie die strategische Weiterentwicklung der Initiative, worüber die Teilnehmer intensiv diskutierten, sowie die Kernergebnisse der Ausbildungsumfragen 2012. Unterhalb des AutoBerufe Strategiekreises erarbeitet ein kleiner Arbeitskreis die Aktivitäten für AutoBerufe und stimmt diese sodann ab.

Neues Berufsbild Kfz-Mechatroniker

Der Kfz-Mechatroniker ist nach wie vor die Nummer 1 unter den beliebtesten Ausbildungsberufen im Handwerk. Im Jahr 2012 haben sich über 20000 junge Männer und Frauen für eine Ausbildung in diesem Beruf entschieden. Damit der Ausbildungsberuf weiterhin im Beliebtheits-Ranking an der Spitze bleibt, hat der Verband das Berufsbild gemeinsam mit Bildungsexperten auch aus der Branche einem inhaltlichen „Facelift“ unterzogen – Stichwort „Kfz-Mechatroniker Neu“.

Die vor zehn Jahren festgelegten Inhalte der Ausbildung und die Anforderungen der Prüfungen wurden in den vergangenen Monaten neu überdacht. Dies war notwendig, da die technische Entwicklung von Fahrzeugen, vor allem hinsichtlich elektronischer Systeme, neuer Karosseriewerkstoffe, alternativer Antriebssysteme und neuer Service- und Reparaturvorgaben, immens fortgeschritten ist. Die Vorgaben für die Berufsausbildung mussten angepasst werden.

Kfz-Betriebe und Beschäftigte 2012



(Veränderungen zu 2011 in Prozent, Quelle: ZDK)

Bei der Überarbeitung des Berufsbildes haben sich die Bildungsexperten auch auf neue Schwerpunkte der Ausbildung geeinigt. Eine wichtige Bedeutung spielen künftig die Themen System- und Hochvolttechnik sowie Karosserietechnik, die als eigenständige Ausbildungsschwerpunkte in das überarbeitete Berufsbild integriert wurden. Als konsequente Folge dieser Eingliederung wurde der Ausbildungsberuf „Mechaniker für Karosserieinstandhaltungstechnik“ daher aufgegeben.

Das neue Berufsbild, das der Branche nach Inkrafttreten im August 2013 zur Verfügung steht, eröffnet den Kfz-Betrieben eine größere Freiheit und mehr Möglichkeiten zur individuellen Ausbildung. Je nach Betriebstyp und Geschäftsmodell können sie die Lehrjahre der jungen Menschen gezielt gestalten.

Die Neuordnung beabsichtigt, junge Menschen mit jeglichem Schulabschluss für eine Ausbildung im Kfz-Gewerbe zu gewinnen. Grundsätzlich bleiben die Eingangsvoraussetzungen für die zukünftigen Auszubil-

ZDK-Präsident Robert Rademacher (re.) und Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (li.) überzeugten sich auf der AMI von der Qualität der Ausbildung im Kfz-Gewerbe. Foto: BMVBS

denden gleich. Entscheidend dafür ist die Begeisterung der Jugendlichen für automobile Technik. Der Schwerpunkt bei der Gewinnung von geeigneten Auszubildenden liegt bei Schulabgängern mit Realschulabschluss. Natürlich haben auch gute Hauptschüler ebenso wie Abiturienten ausgezeichnete Chancen im Kfz-Gewerbe.

Events und Messen

Auf dem nunmehr 9. Bundes-Berufsbildungs-Kongress, der Ende Mai 2013 in Bad Wildungen stattgefunden hat, haben sich rund 400 Bildungsexperten getroffen. Im Vordergrund der Veranstaltung standen Vorträge, Interviews und Foren zu zahlreichen aktuellen Themen wie:

- Neuordnung des Berufsbildes „Kfz-Mechatroniker“,
- Ergebnisse der aktuellen Ausbildungsumfrage,
- Entwicklung der Ausbildungsqualität in Betrieben,
- 850000 Schulabgänger – aber genau die passenden finden,
- Azubi-Marketing und Social Media.

Im Rahmen des Bundes-Berufsbildungs-Kongresses wurde auch der 6. Bundesbildungspreis des Deutschen Kfz-Gewerbes vergeben. In Zusammenarbeit mit den Fachzeitschriften kfz-betrieb und Autofachmann/Autokaufmann wurden die besten Ausbildungsbetriebe in Deutschland ausgezeichnet. In diesem Jahr wurden die Bedingungen insoweit vereinfacht, als keine Kategorisierung bei der Betriebsgröße stattfand. Unterstützt wird der Preis durch Fuchs Europe Schmierstoffe, Lucas-Nülle Lehr- und Messgeräte, U-Form Verlag, Hella Gutmann Solutions und die Nürnberger Versicherungsgruppe.

Entscheidend bei der Preisvergabe war das Engagement des Betriebes, um geeigneten Berufsnachwuchs zu finden, diesen überdurchschnittlich gut auszubilden, zu motivieren und im Anschluss an die Ausbildung dauerhaft an den Betrieb zu binden.

Die Abteilung Berufsbildung hat nicht nur diverse Events veranstaltet, sondern vertrat den ZDK und die Initiative AutoBerufe auch auf Messen. Bei der Leipziger Messe „Auto-Mobil-International“ (AMI) und bei der Automechanika in Frankfurt war der Verband jeweils mit Stand und Sonderschau vertreten. Beim Auftritt auf der Messe Techno Classica in Essen standen die Themen „Ausbildung im Oldtimerbereich“ und das Zusatzzeichen „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“ im Mittelpunkt.

Interesse an Young- und Oldtimern wächst

Das zunehmende Interesse an Young- und Oldtimern hat den ZDK dazu veranlasst, gemeinsam mit dem Messeorganisator „SIHA Ausstellungen Promotion“ den ersten Oldtimerkongress im März 2012 zu veranstalten. Zu der Veranstaltung im Rahmen der Techno Classica kamen rund 200 Besucher. Neben umfangreichen Kongressunterlagen erhielten die Teilnehmer auch eine Eintrittskarte für denselben Tag, an dem nur ausgewählte Personen Zutritt zur Techno Classica hatten. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen Themen wie Restaurierungsethik, Aus- und Weiterbildung sowie Sachverständigenwesen.

Erster Oldtimerkongress war gut besucht.

Seit Einführung des Pilotprojektes „Zusatzqualifikation für Old- und Youngtimertechnik“ gibt es zwei Klassen in Soest, die an dieser Weiterbildung teilnehmen. Die ersten Schüler haben 2012 ihre Gesellenprüfung Teil I ablegt. Zur Unterstützung des Pilotprojektes gründete sich ein Fachbeirat, der in der Projektphase zugleich auch als Prüfungsausschuss fungierte. In jedem Ausbildungsjahr wird ein überbetrieblicher Lehrgang über eine Woche angeboten, dessen

Inhalt der Fachbeirat erarbeitet hat. Mit Aurich und Fürstenwalde sind im vergangenen Jahr zwei weitere Standorte hinzugekommen, die Auszubildenden nun diese Zusatzqualifikation anbieten.

Das zunehmende gesellschaftliche Interesse an historischen Fahrzeugen nutzt der ZDK auch auf Oldtimerrallyes. Ein historisches Feuerwehrfahrzeug, ein Mercedes Benz Transporter vom Typ 408, wurde für diesen Zweck umgerüstet. Im vergangenen Jahr hat das „Feuerwehr"-Team auf insgesamt fünf Oldtimerrallyes Pannenhilfe geleistet.

Für ihren langjährigen Einsatz auf dem Gebiet der Old- und Youngtimer im Kfz-Gewerbe hat ZDK-Referentin Andrea Zeus ihre verdiente Anerkennung erhalten. Bei der Wahl zum Goldenen Klassik-Lenkrad errang sie in der Kategorie „Person des Jahres" den ausgezeichneten zweiten Platz.

Aufgabenbank und Online-Prüfung

Die Aufgabenbank des Kfz-Gewerbes nutzen zwölf der 14 Landesverbände kontinuierlich für ihre Prüfungen. Insgesamt gab es für die Teile I und II beim Ausbildungsberuf Kfz-Mechatroniker mehr als 10000 Prüfungen, zudem wurden etwa 2000 Prüfungsunterlagen für die Ausbildungsberufe Kfz-Servicemechaniker und Mechaniker für Karosserieinstandhaltungstechnik erstellt und ausgeliefert.

Auch Kfz-Mechatronikerinnen haben es drauf.

Dabei gewinnt das Internet weiter an Bedeutung: Von 2009 bis 2012 hat sich die Zahl der Online-Prüfungen von 900 auf 1800 Tests verdoppelt. Bislang kommt das Instrument bei insgesamt zwölf Landesverbänden bzw. Innungen zum Einsatz. Diese kommen immer besser mit dem Angebot zurecht. Das belegt die Nutzung der Hotline, bei der die Zahl der Anrufe deutlich zurückging. Im Jahr 2012 fand erstmalig ein Erfahrungsaustausch dazu in Northeim statt. Gemeinsam erarbeiteten die Teilnehmer der beteiligten Innungen und Landesverbände sowie Vertreter von LPlus, Partner für hochsichere und leistungsstarke IT-gestützte Prüfungsverfahren, entsprechende Lösungsvorschläge auf offene Fragen.

Um die Online-Prüfung weiterhin kostendeckend anbieten zu können, wurde ein neuer Vertrag mit der Zentralstelle für die Weiterbildung im Handwerk (ZWH) geschlossen.

Auch 2012 tagte der länderübergreifende WiSo-Ausschuss. Er soll künftig im Zwei-Jahres-Rhythmus stattfinden. Durch die länderübergreifende Zusammenarbeit entsteht in den einzelnen Ländern eine erhebliche Zeitersparnis und Qualitätsverbesserung im Prüfungswesen. Ende des Jahres wurde die Internetseite der Aufgabenbank freigeschaltet. Sie gibt allen Beteiligten einen umfassenden Überblick über alles Wissenswerte zu den Prüfungen. Ein geschützter Bereich trennt die Aufgabenbank von allgemeinen Informationen.

Auf nach Leipzig zu den WorldSkills

Die 15 Landessieger trafen sich in diesem Jahr zum Bundesleistungswettbewerb in Koblenz. Beim Praktischen Leistungswettbewerb (PLW) mussten sie Aufgaben aus dem üblichen Alltag einer Werkstatt lösen. Dies gelang am besten dem 23-jährigen Manuel Krüger aus Thüringen, der den ersten Platz belegte. Zweitplatzierter war Robert Bartsch aus Nordrhein-Westfalen, der nun das Kfz-Gewerbe bei den WorldSkills 2013 in Leipzig vertritt.

Parallel zum Bundesleistungswettbewerb fand auch der Sonderwettbewerb für angehende Kfz-Mechatronikerinnen statt. Die jungen Frauen konnten beweisen, dass sie das Handwerk ebenso gut beherrschen wie ihre männlichen Kollegen. Über einen Bewerbungsbogen im Ausbildungsjournal Autofachmann haben sich Auszubildende beworben, die bereits die Gesellenprüfung Teil I absolviert hatten. Zehn junge Frauen haben sich dem Wettbewerb mit praktischen Aufgaben aus dem Servicealltag gestellt. Als Siegerin ging die 26-jährige Michelle Marx aus Rheinland-Pfalz hervor.

Doppel-Gold für den Kfz-Nachwuchs bei den EuroSkills: Gold für Zweiradmechaniker Philip Weber (2.v.l.) und Kfz-Mechatroniker Daniel Hartmann (r.). Es gratulieren die Experten Thorsten Krader (l.) und Stephan Paschke.

Im Zwei-Jahres-Rhythmus tragen die Schweiz, Österreich, Südtirol, Luxemburg und Deutschland den Fünf-Länder-Cup aus. Der Wettkampf dient dazu, die geeigneten Kandidaten für die WorldSkills zu eruieren. Die Veranstaltung, die von den teilnehmenden Ländern abwechselnd ausgerichtet wird, fand in diesem Jahr in Deutschland statt. Im Bildungszentrum in Bernau traten zehn Kandidaten gegeneinander an. Am Ende stand wiederum Manuel Krüger als Sieger fest. Allerdings kann er aufgrund der Altersbegrenzung bei den WorldSkills an dem internationalen Wettbewerb nicht mehr teilnehmen.

Die dritten EuroSkills in Spa-Francorchamps waren mit 450 Kandidaten aus 44 Berufen die bisher größten Berufseuropameisterschaften. Dabei hat das Kfz-Gewerbe gut abgeschnitten. Daniel Hartmann aus Bad Essen, Niedersachsen, ging in der Disziplin „Light Vehicles“ und Philip Weber bei den Zweiradmechanikern ins Rennen. Nach dreitägigem Wettkampf fuhren beide Kandidaten mit einer Goldmedaille nach Hause.

Nun laufen die Vorbereitungen für WorldSkills Leipzig 2013 auf Hochtouren. Der ZDK ist für den Beruf 33 „Automobile Technology“ verantwortlich. Entsprechend muss der Verband die komplette Ausstattung wie zum Beispiel Fahrzeuge, Hebebühnen und Werkzeuge für 33 Kandidaten organisieren, aufbauen und während des Wettbewerbs betreuen. Unterstützt wird der ZDK dabei vom Automobilhersteller Volkswagen, der als Sponsor für WorldSkills gewonnen wurde.

Entwicklung der Gütegemeinschaften

Die bewährten drei Gütegemeinschaften (Geprüfter Automobilverkäufer, Geprüfter Automobil-Serviceberater, Geprüfter Automobil Teile- und Zubehörverkäufer) von ZDK sowie der Robert Bosch GmbH, Herstellern und Importeuren sind ein wesentlicher Bestandteil für die Ausbildung der Nachwuchskräfte. Sie lenken die Qualifizierung der jungen Menschen in einem geregelten Verfahren auf hohem Niveau.

Bereits zum dritten Mal trafen sich im April 2012 die drei Gütegemeinschaften zu einer gemeinsamen Jahrestagung. Gemeinsames Ziel der Gütegemeinschaften ist die Qualifizierung von Fach- und Führungskräften im Autohaus. Einmalig und ein wesentlicher Erfolgsfaktor ist hier der gemeinsame Erfahrungsaustausch von Herstellern und Importeuren. Ein Höhepunkt der Jahrestagung des vergangenen Jahres war eine Podiumsdiskussion. Die Teilnehmer tauschten sich über Kompetenzen und Verbesserungsmöglichkeiten im Service und Verkauf sowie bei der Führung eines Autohauses aus. Die vierte gemeinsame Jahrestagung der Gütegemeinschaften sowie der Aktionsausschuss der Nachwuchsförderkampagne fanden im April 2013 in Ludwigsfelde statt.

Internationale Berufsolympiade kommt nach Leipzig.

Geprüfter Automobilverkäufer

An der Gütegemeinschaft „Geprüfter Automobilverkäufer“ (GAV), eine gemeinsame Initiative der Automobilverbände ZDK, VDA und VDIK, beteiligen sich inzwischen 35 Marken. Entsprechend adaptiert findet die Ausbildung auch für den „Geprüften Motorradverkäufer“ statt. Die Ausbildung wird in zwei getrennten Verfahren durchgeführt, der Junior- und der Seniorverkäuferzertifizierung. Das „synchronisierte Verfahren“ stellt einen dritten, alternativen Weg dar.

Wenn die Besten der Welt im Juli bei der Weltmeisterschaft der Berufe gegeneinander antreten, werden bis zu 200 000 Besucher in Leipzig erwartet. Mit dem 21-jährigen Kfz-Meister Robert Bartsch aus Brilon (NRW) kämpft das Kfz-Gewerbe ganz vorne mit.

Kaderschmiede BFC hat sich neu aufgestellt

Im vergangenen Jahr hat die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kraftfahrzeuggewerbe (BFC) einen erfolgreichen Neustart gewagt. Seit dem Schuljahr 2012/13, nunmehr konzentriert auf das niedersächsische Northeim als einzigen Standort, können sich die Studenten schon parallel zum Grundstudium entscheiden, ob sie eine Karriere im Aftersales-Bereich, im Vertrieb oder in der Administration bevorzugen. Dazu wurden entsprechende Vertiefungsrichtungen geschaffen: Neben dem „Studium Generale“ können sich Studenten auch für die Schwerpunkte „Sales Performance“, „After Sales Performance“ und „Back Office Performance“ entscheiden.

Über die Vermittlung des Fachwissens hinaus, das für Managementtätigkeiten notwendig ist, legt die BFC Wert darauf, die Nachwuchskräfte fit für die Übernahme von Führungsaufgaben zu machen. Dazu gehören ein intensives Führungs- und Verhaltens- ebenso wie Rhetoriktraining. Die Neuaufstellung wurde durch eine umfangreiche Marketingkampagne kommuniziert: Auf Printanzeigen erläutern Schülerinnen und Schüler, warum die Schule für sie etwas Besonderes ist. Zudem haben die Schüler einen Imagefilm über die Kaderschmiede des Kfz-Gewerbes gedreht, und der Online-Auftritt wurde vollständig überarbeitet. Um die jugendlichen Nachwuchskräfte noch besser in ihrer Welt zu erreichen, hat die Schule ihre Social-Media-Aktivitäten verstärkt: Die BFC-Community ist über Facebook, Twitter, Xing und Youtube vernetzt.

Die BFC ist seit fast 50 Jahren eine feste Größe im Kfz-Gewerbe. Bisher wurden dort mehr als 5 000 Nachwuchsführungskräfte zum Betriebswirt im Kfz-Gewerbe ausgebildet. Mit der elfmonatigen Ausbildung holen sich die Absolventen das theoretische und vor allem auch das praxisorientierte Rüstzeug für den nächsten Karriereschritt. ■

Ziel der gemeinsamen Aktivitäten ist es, das gesamte Verkäufertraining einschließlich der Auswahl von Verkäufern auf ein verbindliches, einheitliches Niveau zu bringen und dabei die Vorteile einer Verbindung von Theorie und Praxis in effektiver Weise zu nutzen (duale Ausbildung). Dies wird in Form einer Zertifizierung der Hersteller und einer entsprechenden Folgezertifizierung nach drei Jahren sichergestellt. Im Jahr 2013 sind fünf Folgezertifizierungen und vier Erstzertifizierungen geplant.

In den vergangenen Monaten wurde der „Geprüfte Automobilverkäufer“ um die Qualifizierung zum Gebrauchtwagenverkäufer ergänzt. Deren Fertigstellung ist für das laufende Jahr geplant. Dann soll es für die Automobilverkäufer und -verkäuferinnen jeweils ein eigenes Zertifikat geben.

Geprüfter Automobil-Serviceberater

Auch die Qualifizierung zum „Geprüften Automobil-Serviceberater“ ist bundesweit vereinheitlicht. Neben acht deutschen Herstellern und 14 Importeuren beteiligt sich auch die Robert Bosch GmbH an der Gütegemeinschaft der Verbände. Das Fortbildungssystem wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Insgesamt 23 Fabrikate wurden bereits auf Grundlage dieser selbst gesetzten hohen Standards durch den von der Gütegemeinschaft gewählten Zertifizierungskreis zur Durchführung der entsprechenden Fortbildungsmaßnahmen berechtigt. Seit Mitte 2012 werden die Re-Zertifizierungen nach einem „verschlankten“ Verfahren durchgeführt.

Geprüfter Teile- und Zubehörverkäufer

Die guten Erfahrungen gaben den Anstoß für die Gütegemeinschaft „Geprüfter Automobil Teile- und Zubehörverkäufer“, die im Jahr 2008 von zunächst neun Mitgliedern ins Leben gerufen wurde. Heute besteht die Gütegemeinschaft aus ZDK und 13 weiteren Mitgliedern. Nach den Regeln von ZDK, VDA und VDIK wurden bereits neun Hersteller und Importeure zertifiziert.

Ziel ist die Verbesserung der Qualifikation bis hin zur Professionalisie-

TAK – Vielfalt in der Weiterbildung

Wer auf der Höhe aktueller Trends und Entwicklungen bleiben will, kommt an regelmäßigen Schulungen nicht vorbei. Mit jährlich über 400 Seminaren und leistungsstarken EDV-Modulen bietet die Akademie Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (TAK) eine Angebotsvielfalt, die sich konsequent an den individuellen Anforderungen in Kfz-Betrieben orientiert. Neben jährlich wiederkehrenden Schulungen entwickelt die TAK auch regelmäßig neue Angebote.

Mit der Einführung kostenloser Webinare ist die Akademie im vergangenen Jahr einen Schritt weiter gegangen. Die Seminare, die über das Internet gehalten werden, ermöglichen die Wissensvermittlung ohne großen Aufwand für die Teilnehmer. Der Referent spricht live zu einem bestimmten Thema und nimmt Fragen per E-Mail entgegen. Die Onlineseminare stellen eine Einführung in ein Thema dar, vertiefende Informationen erhalten die Teilnehmer in einem folgenden Präsenzseminar. Dadurch schafft die TAK noch mehr Transparenz: Interessenten können durch die Teilnahme am Webinar entscheiden, ob das dazugehörige Präsenzseminar für sie sinnvoll ist oder nicht.

Erstmals im Programm ist die Schulung zum zertifizierten Kreditvermittler. In der eintägigen Weiterbildung erhalten die Teilnehmer unter anderem einen Überblick über die entsprechenden Rechtsbereiche, lernen die Pflichten eines Kreditvermittlers kennen und erhalten Tipps für abmahnsichere Werbung. Am Ende der Fortbildung steht ein Test, dessen Bestehen sowie die Teilnahme durch ein Zertifikat dokumentiert werden.

Seit 1991 haben über 400 000 Teilnehmer an den Schulungen der TAK teilgenommen. Zudem sichert die Kooperation mit über 160 Berufsbildungszentren des Handwerks eine bundesweite Präsenz bei der Durchführung der Schulungskonzepte. ■

rung des Teile- und Zubehörverkäufers auf einem einheitlich definierten Niveau. In der mindestens fünfmonatigen Ausbildung findet sich das bewährte duale Trainingskonzept wieder: Zwölf Präsenztage werden durch mehrere Betriebsphasen ergänzt.

Ausbilder bilden sich weiter

Im September 2012 fand nunmehr bereits zum 14. Mal die Ausbildertagung des Kfz-Gewerbes in Frankfurt statt. Die Ausbildertagung wird – nun schon traditionell – alle zwei Jahre auf der Automechanika durchgeführt. Adressaten dieser Tagung sind die Ausbilder an überbetrieblichen Bildungsstätten und Meisterschulen im Themenbereich Kfz-Technik sowie die Leiter und Mitarbeiter von den Trainingszentren der Automobilindustrie und der Zulieferer. Rund 200 Ausbilder informierten sich auf Einladung des ZDK über Neuheiten in der Aus- und Weiterbildung des Kfz-Gewerbes. Unter anderem wurden Vorträge zu den Themen Hochvolttechnik, Mischbauweisen und Fügetechnologien im Fahrzeugbau, Berufspädagogische Fortbildungsabschlüsse, Überbetriebliche Lehrgänge sowie die ZDK-Aufgabenbank angeboten.

Seit 1979 bietet der ZDK in Zusammenarbeit mit Herstellern, Importeuren und Zulieferern die Fortbildungsreihe für überbetriebliche Ausbilder an, die in Berufsbildungszentren des Handwerks im Themenbereich Kfz-Technik unterrichten. Die entsprechende Kundendienstschulkapazität wird aufgrund der Notwendigkeit von qualifiziert ausgebildetem Werkstattnachwuchs von der Automobilindustrie nach wie vor kostenlos zur Verfügung gestellt – trotz ständig steigenden Kostendrucks.

Auch im vergangenen Jahr haben rund 500 überbetriebliche Ausbilder an dem Weiterbildungsprogramm teilgenommen. Das Schulungsvolumen entspricht etwa 2 600 Schulmann-Tagen, dazu können die Teilnehmer 55 Seminare mit Praxisthemen besuchen. Das entsprechende Weiterbildungsprogramm veröffentlicht der ZDK jedes Jahr im Internet.

Fortbildungsreihe für überbetriebliche Ausbilder.

Auch die Kommunikation mit den rund 160 Berufsbildungszentren des Handwerks wird in zunehmendem Maße auf elektronischem Wege realisiert. ■

Hans Medele, Mitglied des ZDK-Vorstands, zum Thema „Neuordnung des Berufsbildes Kfz-Mechatroniker“

ZDK: *Herr Medele, das Berufsbild des Kfz-Mechatronikers wurde in den vergangenen Monaten umgebaut. Warum war dies notwendig?*
Hans Medele: Die Fahrzeugtechnik hat sich in den vergangenen Jahren rasant verändert. Immer mehr elektronisch verknüpfte Systeme halten in den Autos Einzug. Früher hatten zum Beispiel nur wenige Oberklassefahrzeuge eine Klimaanlage, mittlerweile ist fast jedes Fahrzeug damit ausgestattet. Mit einer ähnlichen Entwicklung ist auch bei Fahrerassistenzsystemen zu rechnen.

Bei Haupt- und Realschülern sowie Gymnasiasten das Interesse an der Branche wecken.

ZDK: *Beziehen sich die Neuerungen allein auf elektronische Entwicklungen?*
Hans Medele: Nein, auch bei den Antriebskonzepten gibt es derzeit einen großen Wandel. Bislang sind Hybridfahrzeuge noch eine absolute Minderheit, die Entwicklung deutet aber darauf hin, dass sie bald zum Straßenbild gehören. Auch bei anderen alternativen Antrieben gibt es derzeit eine rasante Entwicklung.

ZDK: *Wie wirken sich diese Veränderungen auf das Berufsbild aus?*
Hans Medele: Die bereits vorhandenen Schwerpunkte Pkw-, Nutzfahrzeug- und Motorradtechnik haben wir inhaltlich angepasst. Neu hinzugekommen sind die beiden Bereiche System- und Hochvolttechnik sowie Karosserietechnik. Während beim ersten Bereich der Fokus vor allem auf verknüpften elektronischen Fahrzeugsystemen und Hochvoltkomponenten liegt, sind beim zweiten Schwerpunkt alle Aktivitäten rund um die Reparatur der Karosserie zusammengefasst.

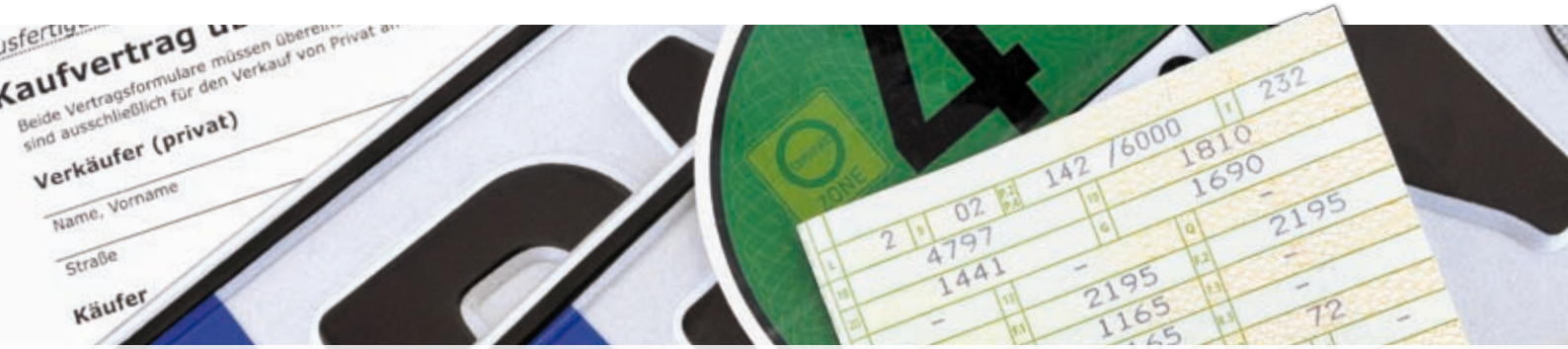
ZDK: *Was bedeutet die Neukonzeption für Kfz-Betriebe?*
Hans Medele: Die Möglichkeit zur Spezialisierung bietet den Betrieben die Chance, die Ausbildung ihrer Nachwuchskräfte noch besser an den Anforderungen auszurichten. Aufgrund der zunehmenden Komplexität der Fahrzeugsysteme sowie der Reparatur- und Diagnosemethoden ist ein größeres Know-how in den jeweiligen Bereichen gefragt.

ZDK: *Trägt die Spezialisierung auch dazu bei, einem drohenden Fachkräftemangel vorzubeugen?*
Hans Medele: Dies kann ein Baustein sein. Wichtiger aber erscheint mir, dass wir qualifizierte Jugendliche mit diversen Schulabschlüssen für das Kfz-Gewerbe erreichen. Wir müssen sowohl bei Haupt- und Realschülern als auch bei Gymnasiasten das Interesse am Kfz-Gewerbe wecken und sie an unsere Branche binden.

ZDK: *Schulabgänger von Gymnasien sind bislang in der Minderheit. Wie wollen Sie diese erreichen?*
Hans Medele: Unser Ausbildungsprojekt „Abi & Auto“, für das die Kfz-Innung München-Oberbayern den Hermann-Schmidt-Preis des Bundesinstituts für Berufsbildung erhalten hat, kommt bei Gymnasiasten gut an. Bereits während der zweieinhalbjährigen Ausbildungszeit zum Kfz-Mechatroniker vermitteln wir ihnen Zusatzqualifikationen. Dies verkürzt den Weg zum Meister-Titel wesentlich. Das ist eine echte Alternative zum Hochschulstudium.

ZDK: *Welche Rolle spielt bei der Neupositionierung die Verbandsorganisation?*
Hans Medele: Die ZDK-Abteilung Berufsbildung war bei der Neugestaltung des Berufsbildes federführend engagiert. Hier konnten wir die Interessen der Werkstätten einbringen und wesentlich umsetzen. Nun gilt es, das neue Berufsbild in der Branche zu verankern und die Ausbildungsbereitschaft der Betriebe weiter zu fördern. So wie die Technik fortschreitet, werden wir auch die Ausbildung weiterentwickeln.

Mehr Last durch neue Regeln



Die rechtlichen Rahmenbedingungen führen immer wieder zu zusätzlichen Belastungen für Kfz-Betriebe. Dies gilt für die Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung ebenso wie für die neuen Rundfunkbeiträge. Die Anfang 2013 eingeführte Abgabe für Funk und Fernsehen führt bei Betrieben zu Mehrkosten im zweistelligen Prozentbereich und mehr. Dabei konnte der ZDK mit Sondervereinbarungen im Vorfeld noch das Schlimmste abwehren.

Seit Anfang des Jahres ersetzt der Rundfunkbeitrag die Rundfunkgebühr. Mit der Namensänderung ging auch eine Änderung der Beitragsgestaltung einher. Neben einem nach der Mitarbeiterzahl gestaffelten Betriebsstättenbeitrag muss ein Kfz-Betrieb für jedes zugelassene und gewerblich genutzte Fahrzeug einen sogenannten „Drittel-Beitrag“ bezahlen. Pro Betriebsstätte ist ein Kraftfahrzeug beitragsfrei. Darüber hinaus unterliegen in Autohäusern folgende zugelassene Fahrzeuge einer Beitragspflicht: Dienstwagen von Unternehmern und Führungsmitarbeitern, Abschlepp- und Pannendienstwagen der Klassen M, N und G sowie Werkstattersatz-, Miet- und Vorführwagen. Befreit von der Beitragspflicht sind Tageszulassungen und händlereigene Zulassungen (HEZ) mit einer Gesamtkilometerleistung von weniger als 200 Kilometern.

Vertreter von ZDK und Landesverbänden haben in Gesprächen mit den öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten Sonderkonditionen für Kfz-Betriebe erreicht und dadurch die schlimmsten Auswirkungen abgewendet. Dennoch trifft die Umstellung der Beitragsgrundlagen die Kfz-Betriebe zum Teil massiv. Mehrbelastungen im hohen zweistelligen Prozentbereich sind nicht selten, bei einigen Autohäusern liegen sie gar im dreistelligen Prozentbereich.

Auch andere Branchen sind zum Teil massiv leidtragend, einzelne Unternehmen klagen vor Gericht. Besonders hart betroffenen Kfz-Betrieben steht dieser Weg auch grundsätzlich offen, als Verband hat der ZDK jedoch keine Klagebefugnis. Der Zentralverband fordert von der Politik, schnellstmöglich nachzubessern. Grundsätzlich steht die Höhe des Rundfunkbeitrags unter dem Vorbehalt der Überprüfung. Auf Grundlage des tatsächlichen Beitragsaufkommens 2013 soll der Beitrag für die Folgejahre geschätzt werden. Die Prüfung wird jedoch erst 2014 abgeschlossen sein, und entsprechend ist mit Veränderungen erst 2015 zu rechnen. Dies ist aus Sicht des ZDK jedoch viel zu spät.

Schmalspur beim Wechselkennzeichen

Seit Juli 2012 gibt es das Wechselkennzeichen auch in Deutschland. Für die Einführung des wech-

selweise für mehrere Fahrzeuge nutzbaren Kennzeichens hat sich die Verbandsorganisation seit Jahren stark gemacht. Allerdings entsprach die Form, wie es die Politik auf den Weg gebracht hat, nicht den Erwartungen des Verbandes. Damit dürften die Potenziale, die ein Wechselkennzeichen bieten kann, bei weitem nicht ausgeschöpft werden.

In Deutschland können Autohalter seit Juli zwei Fahrzeuge derselben EU-Fahrzeugklasse im Wechsel und saisonunabhängig mit nur einem Nummernschild zulassen. Es gibt insgesamt drei EU-Klassen: Autos, Oldtimer und Wohnmobile (M1), Motorräder, Leichtkrafträder, Trikes und Quads (L) sowie Anhänger (01). Eine Nutzung untereinander – beispielsweise für ein Auto und ein Motorrad – ist nicht möglich.

Votum für Kurzzeitkennzeichen 2013 anvisiert.

Die erhofften Kosteneinsparungen für Verbraucher lassen sich nur ansatzweise realisieren: Für beide Fahrzeuge verlangt der Staat den vollen Steuersatz, und nur wenige Versicherer bieten derzeit modifizierte Versicherungstarife an. Zudem verlangt das Straßenverkehrsamt 65 Euro Verwaltungsgebühren, hinzukommen noch 40 Euro für die Nummernschildsätze.

Konzept zu Kurzzeitkennzeichen präsentiert

Gemeinsam mit dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) hat der ZDK Ende März 2012 den derzeitigen Stand des Projektes „Kurzzeitkennzeichen“ im Bundesverkehrsministerium vorgestellt. Im Rahmen eines Fachgesprächs wurde das Konzept im Herbst einer breiteren Fachöffentlichkeit präsentiert. Es sieht vor, das Kurzzeitkennzeichen in Form eines Versicherungskennzeichens einzuführen. Entscheidender Unterschied zu dem bisherigen Kurzzeitkennzeichen soll sein, dass es nur für ein bestimmtes Fahrzeug anhand sämtlicher Halter- und Fahrzeugdaten generiert werden kann. Nur der Händler soll in der Lage sein, das elektronische Kurzzeitkennzeichen sodann auf besonderem Papier inklusive Numerierung und QR-Code auszudrucken und in Folie einzulegen.

In diesem Jahr finden die Erörterungen zwischen Bund und Ländern statt mit dem Ziel eines für das Konzept des GDV und ZDK positiven Votums.

Nachrüsten mit Dieselfiltern

Erfolgreich war ein weiteres Mal die Förderung der Nachrüstung mit Dieselpartikelfiltern. Die für 2012 eingeplanten Fördermittel in Höhe von 30 Millionen Euro, mit denen knapp 90 000 Fahrzeuge nachgerüstet werden konnten, waren aufgrund unerwartet vieler Anträge bereits Anfang August ausgeschöpft. Nahtlos schloss sich ein weiteres Programm für 2013 in gleicher Höhe an.

Dabei reichten viele Verbraucher ihren Antrag noch 2012 ein und nutzten so die höhere Prämie. Während der Zuschuss im vergangenen Jahr bei 330 Euro lag, unterstützte die Regierung in 2013 Nachrüstungen mit 260 Euro. Gefördert wurden Umrüstungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht, die bis 31. Dezember 2006 beziehungsweise 16. Dezember 2009 zugelassen worden sind.

Der ZDK unterstützte die Betriebe bei der Umsetzung mit einem umfassenden Fragen- und Antworten-Katalog sowie zahlreichen Informationsschriften. Aufgrund des großen Interesses der Verbraucher war der Fördertopf bereits im Frühjahr leer.

Rückkehr der Junggesellenregel

Erfreulich für das Kfz-Gewerbe ist die Wiedereinführung der Junggesellenregelung für Kfz-affine Branchen. Der ZDK hatte sich in den Jahren zuvor massiv für die 2009 gestrichene Regelung eingesetzt und vor einer Übermaßbesteuerung der Kfz-Händler gewarnt.

Hierzu hatte der ZDK in einer groß angelegten Umfrage die private Nutzungsversteuerung von Vorführwagen und deren Handhabung in Betriebsprüfungen erhoben, um so die Auswirkungen der geänderten Gesetzeslage zu ermessen.

Nun gilt wieder: Sind im Betriebsvermögen eines Unternehmers mehrere Fahrzeuge, die er abwechselnd auch privat nutzt, so hat er nur die Nutzung des Autos mit dem höchsten Listenpreis über die Ein-Prozent-Regel als geldwerten Vorteil zu versteuern. Einzig bei einem Mehrmarkenhändler, der vereinzelt auch teure Exklusivautos wie Lamborghini und Ferrari vertreibt, könnte es zu Ungerechtigkeiten führen, wenn er diese teuersten Fahrzeuge versteuern müsste, obwohl er sie nicht fährt.

Verschärftes Geldwäschegesetz

Seit dem Inkrafttreten des Geldwäschegesetzes im März 2012 gelten für die betroffenen Gewerbetreibenden höhere Anforderungen. Allerdings hat deren Umsetzung einige Zeit in Anspruch genommen, sodass die Neuerungen erst 2013 richtig greifen und die Aufsichtsbehörden die Einhaltung der Pflichten aus dem Geldwäschegesetz nun verstärkt kontrollieren wollen.

Die von den Autohäusern einzuhaltenden Pflichten, die sowohl den betriebsinternen Bereich als auch den Umgang mit Kunden betreffen, wird die ZDK-Rechtsabteilung ausführlich in dem aktualisierten Merkblatt „Das Geldwäschegesetz im täglichen Umgang“ beschreiben. Ein Fehlverhalten kann für einen Betrieb teuer werden: Neben Bußgeldern in bis zu sechsstelliger Höhe droht bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Kfz-Betriebs auch die Einziehung des Kaufpreises durch die Aufsichtsbehörde.

Kritisierte Gelangensbestätigung

Seit der Veröffentlichung der „Zweiten Verordnung zur Änderung steuerlicher Vorschriften“ Ende 2011 gelten neue Nachweise bei innergemeinschaftlichen Lieferungen und Ausfuhren in Drittländer. Zentraler Anknüpfungspunkt der künftigen Nachweispflichten bei EU-Geschäften ist nicht mehr wie bisher die schriftliche Versicherung des Abnehmers, dass er das Fahrzeug in einen bestimmten Ort eines EU-Mitgliedsstaats ausführen wird (§ 17 a Abs. 2 Nr. 2 UStDV n.F.). Vielmehr muss künftig nach Beendigung der Lieferung eine schriftliche Bestätigung des Abnehmers vorliegen, dass der Liefergegenstand in das übrige Gemeinschaftsgebiet gelangt ist (Gelangensbestätigung).

Allerdings hat das Bundesfinanzministerium (BMF) die Übergangsfrist mehrmals verlängert. Nach derzeitigen Planungen soll die gesetzliche Änderung spätestens zum 1. Oktober 2013 für die Betriebe zwingend sein. Bis dahin kann die Steuerfreiheit aufgrund einer Übergangsregelung – wie bisher – nach der alten, vor dem 1. Januar 2012 geltenden Rechtslage nachgewiesen werden.

Zahlreiche Wirtschaftsverbände – wie auch der ZDK – haben die Einführung der Gelangensbestätigung als Voraussetzung für eine steuerfreie innergemeinschaftliche Lieferung massiv kritisiert. In einer Stellungnahme gegenüber dem BMF hat der ZDK eingehend erläutert, dass die neuen Regeln für betroffene Kfz-Betriebe zusätzliche Haftungsrisiken und Behinderungen im europäischen Wettbewerb bedeuten.

Neue Vorschriften und Pflichten greifen 2013 richtig.

Vorsicht bei Auslandsgeschäften

Auslandsgeschäfte sind für Betriebe grundsätzlich mit großer Vorsicht zu handhaben. Ende 2012 zeichneten sich erneut Unregelmäßigkeiten ab: Entsprechend warnte der ZDK Autohäuser, neben der ohnehin schon gegebenen Sorgfaltspflicht gerade bei Verkaufsaktivitäten mit Personen aus Rumänien unter Einbeziehung eines spanischen Übersetzungsbüros und möglicherweise eines französischen Abholers äußerst achtsam zu sein.

Unliebsame Post bekamen Kfz-Betriebe auch bei Geschäften mit einem süddeutschen Autohaus.

Kfz-Gewerbe und Parlamentarier im Dialog über Bürokratiekosten (v.l.): Ernst Hinsken, MdB, Dr. Valerie Wilms, MdB, Dr. Christoph Konrad, ZDK, Bundesinnungsmeister Wilhelm Hülsdonk, ZDK-Präsident Robert Rademacher, Schirmherr Siegfried Kauder, MdB, Henning Otte, MdB, Markus Grübel, MdB, Ulrich Dilchert, ZDK, und Dr. Axel Koblitz, ZDK.

Das Unternehmen, das die vom betreffenden Händler angekauften Fahrzeuge an einen (oft schon vorher bekannten) Abnehmer aus dem EU-Ausland weiterveräußerte, bekam die ausgewiesene Umsatzsteuer nicht als Vorsteuer erstattet und musste Insolvenz anmelden. Der Insolvenzverwalter forderte von bis zu 4000 Autohäusern die Rückzahlung der Umsatzsteuer aus den Verkaufsgeschäften. Denn aufgrund der Rechtsauffassung der Finanzverwaltung, die nur ein Vermittlungsgeschäft zwischen dem verkaufenden Autohaus und dem süddeutschen Händler annimmt, ist der Insolvenzverwalter quasi gezwungen, sich sowohl gegen die Steueransprüche der Finanzverwaltung zur Wehr zu setzen, als auch gleichzeitig gegenüber den betroffenen Händlern den Umsatzsteuererstattungsanspruch geltend zu machen.

Bürokratiemonster erschweren den Autohaus-Alltag.

Die Rechtsauffassung der zuständigen Finanzbehörde hält der ZDK-Arbeitskreis Steuern nach Sichtung der Unterlagen für sehr zweifelhaft. Denn die zivilrechtlichen Vertragsgrundlagen sprechen dagegen, dass nur eine Vermittlung vorliegt.

Neues aus der Gesetzeswelt

Anfang August 2012 trat das Gesetz gegen Kostenfallen im Internet in Kraft. Neue Vorgaben für das wirksame Zustandekommen eines Internetvertrages sollen Verbraucher vor Kostenfallen im elektronischen Geschäftsverkehr schützen. Diese gelten sowohl für das Betreiben eines Online-Shops als auch für den Verkauf eines Fahrzeuges ausschließlich unter Einsatz elektronischer Kommunikationsmittel. Dabei sichert das Gesetz, dass sich Verbraucher durch die sogenannte Button-Lösung der zahlungspflichtigen Bestellung bewusst sind.

Gegen die Pläne der Bundesregierung zur Reform der Verbraucherinsolvenz wehren sich der ZDK und andere Wirtschaftsverbände. In Schreiben an Bundestagsmitglieder des Finanz- und des Rechtsausschusses kritisiert der Verband, dass der Gesetzentwurf lediglich eine Tilgung von 25 Prozent der Schulden vorsieht. Erfreulicherweise hat der Bundestag Mitte Mai 2013 einen Kompromiss verabschiedet: Bei Wahl des Restschuldbefreiungsverfahrens Verkürzung des Verfahrens auf drei Jahre bei Tilgungsquote von 35 % und Wegfall des Bankenprivilegs. Der ZDK kritisiert, dass der Gläubiger letztlich das wirtschaftliche Risiko für Geschäftshandlungen des Schuldners trägt, und befürchtet, dass die geplante Restschuldbefreiung in verstärktem Maße systematisch missbraucht werden könnte.

Die Last mit der Pkw-EnVKV

Bereits seit Dezember 2011 gelten die Vorgaben der geänderten Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV). Sie sieht neben der Verpflichtung zur Angabe von Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emmission insbesondere die Angabe der neuen Effizienzklassen sowie die Angaben zur Jahressteuer und zu den sogenannten Energieträgerkosten vor.

Im Autohaus-Alltag erweisen sich die Vorgaben vor allem als Bürokratiemonster, das viel zusätzlichen Aufwand für die Betroffenen hervorbringt. Der unklare Verordnungstext, dessen inhaltliche Ausgestaltung zum Teil mehr als misslungen und dessen Sinnhaftigkeit in einzelnen Teilen überaus fragwürdig ist, öffnet den Weg für Missbrauch durch Abmahnungen und Vertragsstrafen. Entsprechend stark beschäftigt die Verordnung die Zentralvereinigung des Kfz-Gewerbes zur Aufrechterhaltung lauteren Wettbewerbs (ZLW).

Zugleich ging der Verband auf unterschiedlichen politischen Ebenen gegen die Auswüchse der Pkw-EnVKV vor: In Brüssel traf

sich ZDK-Präsident Robert Rademacher mit Dr. Edmund Stoiber, der als Vorsitzender der High Level Group der Europäischen Kommission den Bürokratieabbau in Europa vorantreiben soll. Im Rahmen eines Parlamentarischen Abends in Berlin machte der Verband Abgeordnete des Bundestages auf die Probleme in diesem Zusammenhang aufmerksam und erläuterte Lösungsvorschläge. Dabei konnte sich der ZDK auf die Mithilfe von Siegfried Kauder, Vorsitzender des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages, verlassen. Zudem erläuterte der Verband die Problematik im Bundeskanzleramt vor allen Vertretern der Normenkontroll-Abteilung.

Ein- und Ausbaukosten neu regeln

Bei der Umsetzung der europäischen Verbraucherrechte-Richtlinie zeichnet sich für das Kfz-Gewerbe eine positive Entwicklung ab. In einer Stellungnahme Anfang Februar 2013 hat der Bundesrat die Problematik der Erstattung von Ein- und Ausbaukosten aufgegriffen und eine Korrektur zugunsten kleiner und mittlerer Unternehmen gefordert. Der Bundesgerichtshof hatte die zentrale Gewährleistungsvorschrift des § 439 BGB unterschiedlich angewendet, je nachdem, ob der Käufer Verbraucher oder Unternehmer ist.

Der ursprüngliche Referentenentwurf des Bundesjustizministeriums (BMJ) sah vor, die vom EuGH und vom BGH aus dem Verbraucherrecht abgeleitete Pflicht des Verkäufers zur Übernahme der Ein- und Ausbaukosten im Gewährleistungsfall gesetzlich nur auf Verbraucherverträge zu beschränken. In der Folge hätten Kfz-Betriebe, die bei ihren Lieferanten Ersatzteile einkaufen, um sie bei einer Reparatur zu verarbeiten, diese Kosten im Rahmen der Sachmangelhaftung nicht ersetzt bekommen.

Die nun veröffentlichte Stellungnahme des Bundesrats sieht vor, die Erweiterung des Gewährleistungsrechts auch auf B2B-Verhältnisse anzuwenden. Eine derartige Korrektur hatten auch der ZDK sowie andere Verbände nachdrücklich gefordert. Sie haben unter anderem gemeinsam Bundesminister und andere Politiker auf Bundes- und Landesebene sensibilisiert und auf diese Weise einen ersten Erfolg erzielt. Nun werden sich sowohl Bundesregierung als auch Bundestag mit der Rechtsprechung des BGH zu den Ein- und Ausbaukosten zu befassen haben. Es gilt also, die Politiker für das Thema weiter zu interessieren. Dabei unterstützt der ZDK die regionalen Ansprechpartner mit entsprechenden Materialien.

ZDK kämpft um AGB-Regeln

Gegen eine Initiative von Verbänden, Unternehmen und Kanzleien zur Lockerung des AGB-Rechts hat der ZDK klar Stellung bezogen. Aus Sicht der Kritiker behindern die derzeitigen Regelungen Abschlüsse von internationalen Verträgen und führen dadurch zu einem Standortnachteil für Deutschland. Die AGB-Kritiker wollen die Anforderungen an das „Aushandeln“ im unternehmerischen Geschäftsverkehr verringern. So soll sich die Inhaltskontrolle auf eine reine Exzesskontrolle reduzieren. Nur solche Vertragsklauseln sollen unangemessen sein, die „entgegen Treu und Glauben von gängiger unternehmerischer Praxis grob abweichen“.

Eine derart aufgeweichte Kontrolle würde aus Sicht des ZDK ausschließlich wenigen durchsetzungsstarken Unternehmen zugutekommen, so etwa den Kfz-Herstellern. Dieses Mehr an Vertragsfreiheit würde sich erheblich negativ auf Kfz-Betriebe sowie alle anderen kleinen und mittelständischen Unternehmen in Deutschland auswirken. Entsprechend setzt sich der Verband nachdrücklich dafür ein, das geltende AGB-Recht beizubehalten. Nur so ist ein transparenter und sicherer Rechtsrahmen für kleine und mittelständische Unternehmen zu gewährleisten. Diese Sicht, für die der ZDK bei Bundespolitikern wie Siegfried Kauder, dem Bundesjustizministerium und Verbänden wie dem ZDH geworben hat, erhält im Übrigen immer mehr Unterstützung.

Lobbying in Berlin und Brüssel für weniger Bürokratie.

Rechtliche Hilfe für den Betriebsalltag

Im Alltag sind Kfz-Betriebe häufig mit zahlungsunwilligen Kunden konfrontiert. Dabei unterstützt die Betriebe der neue ZDK-Leitfaden „Rechte der Kfz-Betriebe zur Sicherung von Vergütungsansprüchen gegenüber Kunden“. Damit liefert die ZDK-Rechtsabteilung Betrieben kurz und übersichtlich die rechtlichen Wege am Beispiel einer Reparatur (Werkvertrag).

Leitfäden und Merkblätter weisen den rechten Weg.

Kfz-Betriebe können für den richtigen Umgang mit zahlungsunwilligen Kunden auf drei gesetzliche Grundlagen zurückgreifen: Neben dem Zurückbehaltungsrecht sind das Werkunternehmerpfandrecht sowie der Eigentumsvorbehalt entscheidend. Der Leitfaden spielt durch, welche Möglichkeiten die Rechte einem Kfz-Betrieb bieten. Der Leitfaden ist als Checkliste aufgebaut, um dem Leser einen schnellen Überblick zu bieten.

Bereits seit Jahren bewährt und regelmäßig aktualisiert ist die Übersicht „Sachmängelhaftung im Kfz-Gewerbe“. Seit Inkrafttreten der Schuldrechtsreform im Jahre 2002 haben sich die deutschen Gerichte in zahlreichen Entscheidungen zu grundsätzlichen Rechtsfragen des Sachmängelhaftungsrechts geäußert. Selbst der Europäische Gerichtshof wurde inzwischen mehrfach angerufen, um über Rechtsfragen, die das deutsche Sachmängelhaftungsrecht betreffen, zu entscheiden. Seit der Auflage 2013 umfasst die Rechtsprechungsübersicht mehr als 500 Urteile.

Zu den wesentlichen BGH-Leitentscheidungen gehört das Urteil zum Ort der Nacherfüllung. Dabei gilt: Der Firmensitz des Händlers oder der Werkstatt ist in der Regel der Erfüllungsort der Nacherfüllung, wenn keine abweichenden Parteivereinbarungen vorliegen. Dies gilt im Ergebnis unabhängig davon, ob die Nachbesserungsarbeiten auf einem Kauf- oder einem Werkvertrag (einem Reparatur- oder Wartungsvertrag) beruhen. Denn Nachbesserungsarbeiten an einem Kraftfahrzeug erfordern in der Regel technisch aufwändige Diagnose- oder Reparaturarbeiten, die wegen der materiellen und personellen Anforderungen sinnvoll nur am Betriebsort des Händlers oder der Werkstatt vorzunehmen sind.

Fahrzeuge „neu“ definiert

Ob ein Fahrzeug fabrikneu, neu, neuwertig oder gebraucht ist, spielt beim Fahrzeugkauf eine große Rolle. Doch die Grenzen sind nicht immer leicht zu ziehen. Deshalb hat sich die Rechtsprechung in den vergangenen Jahren vielfach mit diesen Begriffen auseinandergesetzt und diverse Definitionen und Abgrenzungskriterien entwickelt. Um den Durchblick zu wahren, hat die ZDK-Rechtsabteilung einzelne Definitionen und wichtige Entscheidungen in einem Merkblatt zusammengetragen.

Abgesehen davon, dass diese Qualifizierung in der Regel die Höhe des Verkaufspreises erheblich beeinflusst, wirkt sie sich auch rechtlich aus. Beispiele dafür sind:

- Wie darf ein Fahrzeug beworben werden?
- Welche AGB dürfen oder müssen verwendet werden? (Neuwagen- oder Gebrauchtwagen-Verkaufsbedingungen)
- Gilt die Sachmängelhaftung eingeschränkt, oder darf sie gegenüber Unternehmern gar ausgeschlossen werden?
- Darf bei Nichtabnahme des Fahrzeugs gegebenenfalls ein pauschaler Schadenersatzanspruch in Höhe von 15 Prozent (bei Neufahrzeugen) oder zehn Prozent (bei Gebrauchtfahrzeugen) geltend gemacht werden?

Merkblatt für „Zahnriemen-Fälle“

Wer kommt für den Schaden auf, wenn ein Zahnriemen reißt? Antworten auf Fragen dieser Art gibt das Merkblatt „Wenn der Zahnriemen reißt“. Die Publikation der ZDK-Rechtsabteilung erläutert aktuelle Urteile zu Rechtsfällen, in deren Mittelpunkt das Thema „Zahnriemen“ steht.

Foto: T. Volz

Die 16-seitige Broschüre ist unterteilt in zwei Kapitel: Neben der „Verkäuferhaftung nach einem Gebrauchtwagenkauf“ steht die „Haftung der Werkstatt nach einem Werkstattaufenthalt des Kundenfahrzeugs“ im Mittelpunkt. Die Broschüre finden Verbandsmitglieder kostenlos auf den internen ZDK-Webseiten.

Rund um den Neuwagenkauf

Nimmt ein Autokäufer einen bestellten Neuwagen nicht ab, so darf ihm der Verkäufer 15 Prozent des Bruttokaufpreises berechnen. Mit dem Beschluss (AZ: VIII ZR 165/11) hat der BGH seine Rechtsprechung aus dem Jahre 1995 bestätigt. In einem solchen Fall steht dem Verkäufer nach den auch vom ZDK empfohlenen Neuwagenverkaufsbedingungen (NWVB) ein pauschalierter Schadensersatzanspruch in Höhe von 15 Prozent des Kaufpreises zu.

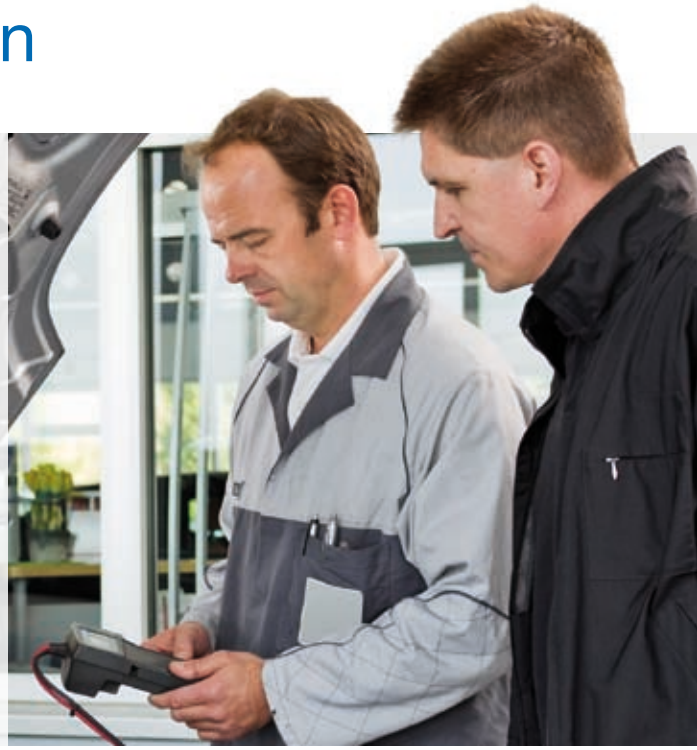
Dem Rechtsstreit lag der Kauf eines Neuwagens zugrunde, den der Käufer damals aufgrund der Umweltprämie machen wollte. In dem Kaufvertrag, dem die NWVB zugrunde lagen, waren sowohl der Netto- als auch der Brutto-Kaufpreis ausgewiesen. Als die Umweltprämie erwartungswidrig nicht gewährt wurde, nahm der Käufer das Neufahrzeug nicht ab und wollte den Kauf rückgängig machen. Daraufhin verlangte der Verkäufer entsprechend den NWVB Schadensersatz in Höhe von 15 Prozent bezogen auf den Brutto-Kaufpreis.

Ein weiterer Aspekt beim Neuwagenkauf sind Hersteller- und Neuwagengarantien. Diese gehen nicht verloren, wenn ein Kunde während der Garantiefrist Wartungs- oder Inspektionsarbeiten an dem Fahrzeug in einer fabrikatsfremden Werkstatt durchführen lässt, wie die ZDK-Rechtsabteilung betont. Obwohl die Rechtslage eigentlich schon seit Jahren geklärt ist, wird dies Kunden immer wieder falsch mitgeteilt.

Wegweisende BGH-Entscheidung zum Neuwagenkauf.

Mit einem entsprechenden Musterschreiben, das die jeweiligen Hersteller und Importeure auf die geltende Rechtslage hinweist, unterstützt der ZDK betroffene Werkstätten. Durch den Einsatz von Textbausteinen sind individualisierte Anschreiben möglich, die direkt auf den betroffenen Kunden und sein Fahrzeug Bezug nehmen. ■

Viel Neues bei hoheitlichen Aufgaben



Seit Mitte 2012 gilt die 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Damit verbunden sind zahlreiche Neuerungen für Kfz-Betriebe bei den hoheitlichen Aufgaben. Der ZDK unterstützt die Meisterbetriebe dabei, diese Änderungen umzusetzen, und macht sie fit für künftige Herausforderungen. Mit Blick in die Zukunft hat der Verband ein umfangreiches und in sich schlüssiges Konzept für mehr Kompetenzen in den Meisterbetrieben vorgelegt.

Die periodisch technische Fahrzeugüberwachung soll die Vorschriftsmäßigkeit, die Verkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit aller zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge auf einem einheitlich hohen Niveau sichern. Die rasante technische Entwicklung bedingt eine ständige Anpassung der Vorschriften. Mit dem Inkrafttreten der 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (47. ÄndVStVR) zum 1. Juli 2012 hat der Gesetzgeber dem Rechnung getragen. Neben den Neuerungen zur Hauptuntersuchung (HU) und Sicherheitsprüfung (SP) hat er auch die Richtlinie zur Durchführung der Abgasuntersuchung (AU) aufgrund der verpflichtenden Umsetzung des in der Richtlinie 2010/48/EU verankerten AU-Grenzwertes (Plakettenwert) für alle Diesel-Fahrzeuge angepasst. Die Weiterentwicklung der technischen Fahrzeugüberwachung unterstützt der ZDK in der Arbeitsgruppe „§ 29 StVZO“ des Bundesverkehrsministeriums.

Neuordnung bedeutet Veränderungen in der Praxis.

Die Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung bedeutet für alle Beteiligten einige Veränderungen in der täglichen Praxis. Dies hat der ZDK in gewohnter Weise dokumentiert und der Verbandsorganisation umfangreiches Informationsmaterial zugeleitet. Es ist oberste Priorität des gesamten Kfz-Gewerbes, dass anerkannte Kfz-Werkstätten amtliche Untersuchungen, wie AU, SP und auch die Gasanlagenprüfung (GAP), die Gassystemeinbauprüfung (GSP) und die Abgasuntersuchung an Krafträdern (AUK), weiterhin eigenständig durchführen und dem Autofahrer als anerkannte Prüfstützpunkte Hauptuntersuchungen durch Überwachungsorganisationen anbieten können.

HU in Prüfstützpunkten

Die neuen Vorschriften brachten bei der Hauptuntersuchung zahlreiche Veränderungen: Neben der Durchführung eines Fahrversuchs, der Anwendung eines einheitlichen HU-Mangelbaums, der Prüfung sicherheitsrelevanter elektronisch geregelter Fahrzeugsysteme anhand von System-/Prüfdaten (Vorgaben) ist auch die Wirkungsprüfung der Bremsanlage anhand der Bezugsbremskräfte für alle Fahrzeuge mit einer Erstzulassung ab dem 28. Juli 2010 vorgeschrieben. Letzteres ist

umzusetzen, sobald die HU-Prüfer auf den HU-Adapter und die entsprechenden Vorgaben von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH zugreifen können.

Um eine effektive, schnelle HU-Vorbereitung und HU-Nachbereitung zu sichern, müssen die Prüfstützpunkte (PSP) dieselben Informationen und Prüfwerkzeuge erhalten, über die auch die HU-Prüfer der Überwachungsorganisationen verfügen. Den hierfür benötigten PSP-Adapter werden die Prüfstützpunkte frühestens 2014/2015 erhalten, da der erforderliche Entscheidungsprozess noch nicht mit allen Beteiligten abgeschlossen ist.

SP in anerkannten Werkstätten

Die Richtlinie zur Durchführung von Sicherheitsprüfungen (SP) nach § 29 und Anlage VIII StVZO (SP-Richtlinie), die der Gesetzgeber im Rahmen der 47. ÄndVStVR überarbeitet hat, wurde insbesondere in den Prüfbereichen und -umfängen angepasst. Neben einer deutlicheren Mängelbeschreibung und der Aktualisierung der Prüfpunkte kam auch der Nachweis über die Wirksamkeit der Bremsanlage mittels Bezugsbremskräfte hinzu. Zudem sind sicherheitsrelevante elektronisch geregelte Fahrzeugsysteme durch eine Verbau- und Identifikationsprüfung mit einer Sichtprüfung der Kontroll- und Warnleuchten sowie durch eine Funktions- und Wirkungsprüfung zu kontrollieren.

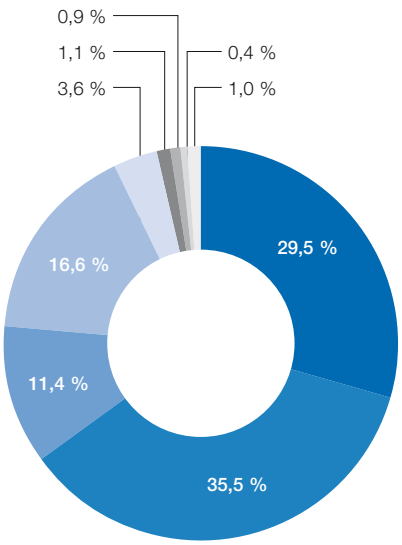
Bei Nutzfahrzeugen, die zwischen dem 1. April 2006 und dem 31. Dezember 2013 erstmals zugelassen wurden, ist die Prüfung von sicherheitsrelevanten Fahrzeugsystemen anhand der Untersuchung auf Einhaltung der Systemdaten (Systemdatenprüfung) im Rahmen der SP zu erledigen. Bei später zugelassenen Nutzfahrzeugen und bei Anhängern mit einer Erstzulassung ab dem 1. Januar 2015 sind sicherheitsrelevante Fahrzeugsysteme anhand einer Schnittstellenprüfung mit einem sogenannten SP-Adapter über die im Fahrzeug verbaute Onboard-Diagnose-Dose (OBD-Dose) zu kontrollieren.

Die Abteilung Technik, Sicherheit, Umwelt hat in einer Broschüre über die wesentlichen Neuerungen umfassend informiert und den SP-Betrieben alle erforderlichen Hilfsmittel bereitgestellt. Eine weitere Änderung folgt im laufenden Jahr: Über das Informationssystem „FSD.SP21“ werden weitere für die SP-Durchführung relevante Daten und Informationen zur Wirkungsprüfung der Bremsanlage anhand sogenannter Bezugsbremskräfte den anerkannten SP-Werkstätten zur Verfügung gestellt.

AU in anerkannten Werkstätten

Anfang Juli 2012 hat sich auch die Durchführung der Abgasuntersuchung geändert: Als neuer AU-Grenzwert für alle Dieselfahrzeuge muss der in der Regel am Typschild vermerkte Plakettenwert

AU-Mängelstatistik 2011 (ZDK)



Anzahl untersuchter Fahrzeuge; aufgeteilt nach Fahrzeugarten (Erfasste Fahrzeuge: 10 868 738)

Otto mit G-Kat (ohne OBD):	3 212 505
Otto mit G-Kat (mit OBD):	3 861 827
Diesel ≤ 3,5 t (ohne OBD):	1 236 854
Diesel ≤ 3,5 t (mit OBD):	1 800 590
Diesel > 3,5 t (ohne OBD):	394 975
Diesel > 3,5 t (mit OBD):	115 135
Kraftrad ohne G-Kat:	95 157
Kraftrad mit G-Kat:	40 392
Otto ohne Kat / U-Kat:	111 303

(Ergebnisse bundesweit, Quelle: ZDK)

für die Abgasuntersuchung nachgewiesen werden. Im Zuge dieser Umstellung planen die Messgerätehersteller eine neue Messgerätetechnik (Opazimeter II) anzubieten, die auf dem Streulichtmessverfahren basiert. Deren Einsatz wäre im Rahmen der AU unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen möglich. Dazu gehört unter anderem die erforderliche Zulassung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB). Die Anschaffung dieser neuen Messgerätetechnik wird nicht verpflichtend, solange für die AU eine Trübungsmessung bezogen auf den Plakettenwert vorgeschrieben ist. Bisherige Trübungsmessgeräte (Opazimeter I) können also vorerst weiter genutzt werden.

Neue Broschüre informiert und hilft SP-Betrieben.

Die Anfang 2013 in der Schweiz aufgehobene Abgasuntersuchung an allen OBD-Fahrzeugen hat den ZDK zu einem Argumentationspapier veranlasst. Die Publikation „Abgasuntersuchung (AU) – Mehr als zwanzig Jahre praktizierter Umweltschutz durch anerkannte Kfz-Meisterbetriebe“, in der wichtige Fakten rund um die AU erläutert werden, finden Mitglieder der Verbandsorganisation auf der internen ZDK-Website.

Argumente für die AU als praktizierten Umweltschutz.

Mehr Kompetenzen für Werkstätten

In den vergangenen Jahren hat das Kfz-Gewerbe mit den Überwachungsorganisationen einen konstruktiven Dialog geführt, um die Qualität der periodisch technischen Fahrzeugüberwachung zu verbessern und die Prüfinhalte an den technischen Stand der zu überprüfenden Fahrzeuge anzupassen. Aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs unter den Überwachungsorganisationen kam es immer wieder zu Einzelaktionen, die auch Geschäftsfelder der Kfz-Betriebe betrafen. Als Reaktion kam im Kfz-Gewerbe die Forderung auf, dass auch qualifizierte Kfz-Meister in anerkannten Werkstätten zur eigenverantwortlichen Durchführung der Hauptuntersuchung berechtigt sein sollten. Diese Forderung war eine logische Konsequenz der zunehmenden Bedeutung der periodisch technischen Fahrzeugüberwachung.

Die „reelle Beratung“ in der Kfz-Werkstatt bewerten die Autokunden mit der Note 1,6 und damit als „ausgezeichnet“. Das geht aus dem aktuellen DAT-Report 2013 hervor.

Der geforderten Einführung der Meister-HU trug der ZDK mit einem entsprechenden Konzept Rechnung. Dieses beruht im Wesentlichen auf zwei Säulen:

1. Qualitätssicherung

Die Qualitätsanforderungen, die an bereits amtlich anerkannte AU-/AUK-/GAP-/GSP- und SP-Werkstätten gestellt werden, müssen – entsprechend angepasst – auch anerkannte HU-Betriebe umsetzen. Dies gilt für die Personalqualifizierung, die Werkstattausstattung und die regelmäßigen Betriebsprüfungen. Zudem müssen Kfz-Werkstätten die von ihnen durchgeführten Hauptuntersuchungen online registrieren und dokumentieren. Bei einem noch festzulegenden Anteil wird dann direkt nach Abschluss der HU stichprobenartig eine unangekündigte Nachprüfung veranlasst. Dabei erfolgt die Auswahl der Betriebe über einen Zufallsgenerator. Bei der unangekündigten Nachprüfung wird geprüft, ob die HU ordnungsgemäß durchgeführt und ob alle Mängel erkannt und richtig dokumentiert wurden. Wurden Mängel nicht erkannt oder falsch dokumentiert, führt dies zu Sanktionen, die im Extremfall die dauerhafte Aberkennung der HU-Durchführungsberechtigung bedeuten. Ein ähnliches System wird in den Niederlanden bereits seit Jahren mit Erfolg praktiziert.

2. Qualifizierung

Neben Meisterprüfung und fünfjähriger Berufserfahrung muss der angehende HU-Meister weitere Zusatzqualifikationen erfüllen, um so mindestens das gleiche Wissen und Können zur Durchführung der Hauptuntersuchung vorzuweisen wie Prüfingenieure (PI). Das Qualifizierungskonzept ist auf Grundlage der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Inhalte des Rahmenlehrplans für Prüfingenieure erarbeitet worden und umfasst drei Module.

Der ZDK hat das Konzept einer „Meister-HU“ Anfang März 2013 Vertretern der obersten Landesbehörden für den Straßenverkehr und dem Bundesverkehrsministerium vorgestellt. Das Konzept fand vorerst keine Zustimmung. Nach

der Präsentation des Konzepts durch Vertreter des Kfz-Gewerbes und anschließender Diskussion im Bund-Länder-Fachausschuss „Technisches Kraftfahrwesen“ (BLFA-TK) kam der Fachausschuss zu dem Ergebnis, dass bei der HU am bisherigen System bis auf weiteres festgehalten werden soll.

Das Votum des BLFA-TK ist kein Anlass zur Resignation. Aus Sicht des ZDK ist das Konzept schlüssig und lückenlos. Die Meister-HU wird erst seit rund einem Jahr öffentlich diskutiert. Das ist im Vergleich zu vielen anderen Themen eine verhältnismäßig kurze Zeit. Im Verbandswesen ist für die Verfolgung politischer Ziele häufig ein langer Atem erforderlich.

Gasanlagen in Kraftfahrzeugen

Während Elektroautos in letzter Zeit die öffentliche Diskussion dominierten, traten Gasfahrzeuge eher in den Hintergrund. Dabei spielen sie in der Praxis eine weitaus größere Rolle. Auch wenn in den vergangenen Jahren die Anzahl der Gassystemnachrüstungen zurückgegangen ist, so stieg der Bestand der Fahrzeuge mit Flüssiggas (LPG) 2012 doch immerhin um 8,4 Prozent auf 494 777 Pkw. Dabei handelt es sich in der Regel um Fahrzeuge, die nachgerüstet worden sind. Entsprechend wichtig bleibt das Geschäft für Werkstätten.

Für die Nachrüstlösungen stellen die modernen, direkt einspritzenden Benzinmotoren eine neue Herausforderung dar. Bei diesen Motorkonzepten muss auch bei einem Gasnachrüstsystem das LPG flüssig eingespritzt werden. Bei der Instandsetzung dieser Systeme, zum Beispiel beim Tausch der Einspritzdüsen für LPG, besteht die Gefahr, dass große Mengen LPG in kürzester Zeit austreten und zu einer explosionsfähigen Atmosphäre in der Werkstatt führen. Über den sicheren Umgang mit diesen Systemen diskutieren derzeit deren Hersteller und Berufsgenossenschaften.

Hybrid, Elektro, Brennstoffzelle

Die mittlerweile wieder abflauende Euphorie für Elektrofahrzeuge begleitete das Kfz-Gewerbe gelassen: Bereits seit 2009 wurde gemeinsam mit Berufsgenossenschaften, Herstellern und Importeuren das Qualifizierungskonzept „Fachkundiger für Arbeiten an HV-eigensicheren Systemen in Kraftfahrzeugen“ entwickelt. Die zweitägigen Schulungen basieren auf dem Fortbildungsmodell der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) und werden mittlerweile von über 50 handwerklichen Bildungszentren flächendeckend angeboten. Der Abschluss berechtigt Kfz-Mechaniker, Kfz-Elektriker und Kfz-Mechatroniker, die ihre Ausbildung nach 1973 gemacht haben, zum Arbeiten an eigensicheren Hochvoltfahrzeugen.

Derzeit arbeitet der ZDK gemeinsam mit Berufsgenossenschaften, Herstellern und Importeuren an erweiterten Fortbildungswegen. Eine zweite und dritte Qualifizierungsstufe soll Mitarbeiter dazu befähigen, auch an nicht eigensicheren Fahrzeugen, an Bauteilen und Energiespeichern (Batterien und Supercaps), die nicht spannungsfrei geschaltet werden können, zu arbeiten. Die Grundlage dafür ist in der 2012 überarbeiteten Berufsgenossenschaftlichen Information für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BGI/GUV-I 8686) gelegt.

Die ersten Erfahrungen mit Hochvoltfahrzeugen haben gezeigt, dass auf den Tausch kompletter Hochvoltbatterien verzichtet werden kann, wenn einfache Instandsetzungen in der Fahrzeugbatterie, wie der Austausch einzelner Zellen, vorgenommen werden. Dazu sind Qualifizierungskonzepte notwendig. Noch 2013 will die TAK die ersten Pilotseminare anbieten, die die Teilnehmer dazu befähigen. Ziel ist es, dass die gesamte Qualifizierung von der ersten bis zur dritten Stufe einen Zeitraum von fünf Tagen umfasst.

Seit November 2012 gilt die Kennzeichnungspflicht für Reifen.

Räder und Reifen

Die seit November 2012 geltende Kennzeichnungspflicht für Reifen, die auch Kfz-Betriebe zu entsprechenden Informationen gegenüber

Das neue EU-Reifenlabel informiert seit November, welche Reifen sicher und umweltschonend rollen. Foto T. Volz

dem Kunden verpflichtet, prägte das Thema Räder und Reifen. Zudem sind neue Typen von Kraftfahrzeugen der Klasse M1 (Pkw) für die EG-Typgenehmigung oder für die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung mit einem Reifendruck-Kontrollsystem auszurüsten.

Die neue Kennzeichnung für die Reifen der Klassen C1, C2 und C3 soll Verbraucher über deren Umwelteigenschaften aufklären. Verbraucher sind über Kraftstoffeffizienz, Nasshaftungsklasse und den Wert des externen Rollgeräuschs zu informieren.

Bei der Umsetzung der Kennzeichnungspflicht unterstützt der ZDK Kfz-Betriebe mit detaillierten Informationen: Neben der aktualisierten Broschüre „Reifen – Aktuelle Informationen für den Kfz-Betrieb zum Themenschwerpunkt Reifen“, die Verbandsmitglieder im Internet abrufen können, hat der ZDK die Änderungen auf dem Plakat „Neue Reifenkennzeichnung ab 01.11.2012“ veranschaulicht.

Klimaanlagen in Kraftfahrzeugen

Um das Kältemittel R1234yf gab es in den vergangenen Monaten kontroverse Debatten. Zunächst herrschten Lieferengpässe, später kam es zu Sicherheitsbedenken und der Frage nach Ausnahmeregelungen. Kfz-Betriebe sollten daher weiterhin sorgsam individuell abwägen, ob zum jetzigen Zeitpunkt eine Neuanschaffung bzw. Ersatzbeschaffung von Klimaanlagen-Servicegeräten für das Kältemittel R1234yf sinnvoll ist. Dies gilt für Servicegeräte für das Kältemittel R1234yf wie auch für sogenannte Kombi-Klimaanlagen-Geräte, bei denen zwei Kältemittel (R134a und R1234yf) in einem Servicegerät vorgehalten werden.

Für den Umgang mit dem Kältemittel R1234yf erhalten Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innungen aktuelle Informationen im Internet unter www.kfzgewerbe.de. Hier können sie auch die Broschüre „Kraftfahrzeug-Klimaanlagen – Relevante Informationen für die Kfz-Betriebe im Zusammenhang mit Kraftfahrzeug-Klimaanlagen“ und das Merkblatt „Kältemittel in Fahrzeugklimaanlagen“ kostenlos herunterladen, das der Verband gemeinsam mit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) erstellt hat.

Filter-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen

Die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit einem Partikelfilter ist ein Beitrag zum Umweltschutz. Die Nachrüstverordnungen für Pkw und Nutzfahrzeuge halten die technischen Anforderungen dazu fest. Entscheidend ist, dass AU-Werkstätten, die Nachrüstsätze einbauen, eine entsprechende Bescheinigung zur Vorlage bei der Zulassungsstelle ausstellen.

Da die Bundesregierung die Nachrüstung 2013 erneut förderte und diverse Städte Umweltzonen eingeführt oder verschärft haben, belebte sich das Nachrüstgeschäft für Pkw (Erstzulassung bis 31. Dezember 2006) und leichte Nutzfahrzeuge (Erstzulassung bis 16. Dezember 2009) weiter. Frühzeitig zeichnete sich ab, dass die Fördermittel für bis Mitte Mai eingegangene Anträge reichten und das Förderprogramm im Mai 2013 geschlossen werden musste.

Für die Nachrüstung mit Abgasreinigungssystemen in schweren Nutzfahrzeugen (zum Beispiel Partikelfilter mit einer Partikelminderungsklasse) gibt es keine direkte Förderung. Der Fahrzeughalter kann allerdings über das sogenannte De-minimis-Programm eine Förderung beantragen. Zudem erfolgt eine indirekte Förderung im Nutzfahrzeugbereich über die gültigen Mautsätze, da die Höhe der Mautgebühr von der Schadstoffklasse und der Anzahl der Achsen (bis drei Achsen/ab vier Achsen) abhängt. Ausführliche Informationen hat die ZDK-Technikabteilung für die Verbandsmitglieder auf den internen Webseiten zusammengestellt.

Kennzeichnung mit Umweltplakette

Seit 2007 können Kraftfahrzeuge gemäß ihres Schadstoffausstoßes mit einer Feinstaubplakette

gekennzeichnet werden. Dafür bestehen vier Schadstoffgruppen: Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 erhalten keine Feinstaubplakette, die Schadstoffklassen 2 bis 4 werden durch farbige Plaketten (Rot, Gelb, Grün) gekennzeichnet. Die Schadstoffgruppe bestimmt die freie Einfahrt in Umweltzonen, die immer mehr Städte einrichten.

Die Ausgabe von Feinstaubplaketten erfolgt in der Regel über Zulassungsstellen, den nach Landesrecht zuständigen Stellen und über die mit der hoheitlichen Aufgabe „Untersuchung der Abgase“ betrauten anerkannten AU-Betriebe. Die in den Fahrzeugdokumenten eingetragenen Emissionsschlüsselnummern ordnen die Kraftfahrzeuge den einzelnen Schadstoffgruppen zu. Bei der Beratung ihrer Kunden erhalten die Kfz-Betriebe umfangreiche Unterstützung durch den Verband.

Kreislaufwirtschafts- und Abfallrecht

Das seit Juni 2012 geltende Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) hat die Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in nationales Recht umgesetzt.

Von den Regelungen ist das Kfz-Gewerbe erst ab Juni 2014 betroffen. Denn die Vorgaben treten für Sammler und Beförderer, die Abfälle lediglich im Rahmen einer anderweitigen gewerblichen oder wirtschaftlichen Tätigkeit sammeln oder befördern, erst nach zwei Jahren in Kraft. Die Auswirkungen der Neuregelungen in den §§ 53 und 54 KrWG werden aufgrund der intensiven Verbandsarbeit durch Ausnahmeregelungen in der dazu noch zu erlassenden Durchführungsverordnung entschärft. Der ZDK ist in die Ausarbeitung dieser Verordnung intensiv eingebunden und strebt eine praktikable und verhältnismäßige Lösung innerhalb dieser Verordnung an.

Gefahrstoffe im Kfz-Betrieb

Eine gesundheitsgerechte und -förderliche Gestaltung der Arbeit ist in Kfz-Betrieben außerordentlich wichtig. Dies gilt vor allem beim Umgang mit Gefahrstoffen. Zur Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben müssen Kfz-Betriebe dabei unter anderem folgende Pflichten erfüllen:

- Durchführen der Gefährdungsbeurteilung,
- Erstellung von Betriebsanweisungen und
- regelmäßige Unterweisung der Mitarbeiter.

Um diese Vorgaben beim Umgang mit Gefahrstoffen optimal umzusetzen, hat die ZDK-Technikabteilung die Broschüre „Gefahrstoffe – Sicherer Umgang mit Gefahrstoffen im Kfz-Betrieb“ veröffentlicht.

Bundesfachgruppe „Freie Werkstätten“

Kfz-Werkstätten ohne Fabrikatsbindung stellen mehr als die Hälfte der Unternehmen im Kfz-Gewerbe. Für sie engagiert sich bereits seit Jahren die Bundesfachgruppe „Freie Werkstätten“. Ein Schwerpunktthema der Tätigkeit war und ist der ungehinderte und standardisierte Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen, der für die ordnungsgemäße Wartung, Instandhaltung und Reparatur eines modernen Kraftfahrzeuges unabdingbar ist. Diesem Ziel ist der Verband einen entscheidenden Schritt näher gekommen.

Markenunabhängige Kfz-Betriebe am Markt zu stärken ist eine der Herausforderungen der nächsten Jahre. Dabei stehen folgende Themen auf der Agenda der Bundesfachgruppe:

- Service- und Instandsetzungsarbeiten durch markenunabhängige Kfz-Betriebe ohne Beeinträchtigung der Fahrzeuggewährleistung,
- Garantieleistungen und Kundenbindungsangebote für markenunabhängige Kfz-Meisterbetriebe,
- Telematik,
- Erstattung von Ein- und Ausbaukosten bei einem mangelhaften Ersatzteil,
- Marketingmaßnahmen sowie
- Fachtagungen für Freie Werkstätten und Servicebetriebe.

Unter dem Motto „Wir können Auto." präsentierten Experten auf dem ZDK-Stand der Automechanika Lösungen für aktuelle Herausforderungen in punkto Technik, Service und Ausbildung.

Europäische Verbandsarbeit

Zahlreiche Regelungen, die Einfluss auf den Alltag im Kfz-Betrieb haben, werden auf europäischer Ebene festgelegt. Dazu gehören Vorgaben zur technischen Fahrzeugüberwachung, zu Kraftfahrzeug-Klimaanlagen, zum Erhalt von technischen Informationen sowie zum Umwelt- und Arbeitsschutz. Der ZDK ist beim europäischen Dachverband des Kfz-Gewerbes CECRA in vielen Funktionen und Arbeitsgruppen fest eingebunden. Die gesamte Arbeit für den technischen Bereich wird von der CECRA Working Group „Service and Environment" geleistet, deren Geschäftsführung die ZDK-Abteilung Technik innehat. Dazu gehört auch die Vorbereitung von Beschlüssen des CECRA-Vorstandes.

EU will voraussichtlich bis 2015 e-Call in allen Neuwagen.

Eine wichtige Rolle dabei spielt auch die AFCAR-Allianz für die Freiheit der Kfz-Reparatur, in der sich fünf europäische Verbände zusammengeschlossen haben. Mit ihrem Einsatz erzielten sie im vergangenen Jahr zahlreiche positive Ergebnisse, die sich 2013 fortsetzen dürften. Diverse Arbeitsgruppen, zum Beispiel des Europäischen Standardisierungsinstituts (CEN) und der Europäischen Kommission, sind nun mit der Umsetzung der Anforderungen zu den Reparatur- und Wartungsinformationen beschäftigt.

Akzente europäischer Verbandsarbeit

Neben der Neuordnung der technischen Fahrzeugüberwachung und dem Umgang mit Kältemitteln für Kraftfahrzeug-Klimaanlagen stehen beim europäischen Einsatz folgende Schwerpunkte auf der Agenda:

1. Technische Daten

Beim standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen sowohl für den Bereich Pkw als auch für Nutzfahrzeuge und Busse beabsichtigt der ZDK: Alle Kfz-Betriebe (markenabhängige und markenunabhängige) sollen in die Lage versetzt werden, alle Arbeiten am Kraftfahrzeug unter Verwendung von Reparatur- und Wartungsinformationen des jeweiligen Fahrzeugherstellers nach bestimmten standardisierten Prozessen zu erledigen.

Die CEN-Arbeitsgruppen wollen mit ihren Standards den Betrieben einen einheitlichen Zugang zu den Internetseiten der Fahrzeughersteller in vom Gesetzgeber definierten Punkten öffnen. So schreiben sie sowohl die Neuprogrammierung aller Steuergeräte als auch die Diagnose des gesamten Kraftfahrzeuges fest. Aufgrund der Komplexität von Kraftfahrzeugen sind diese Maßnahmen höchst relevant.

Für die Neuprogrammierung von Steuergeräten muss ein Kfz-Mechatroniker künftig eine entsprechende Software vom Fahrzeughersteller herunterladen und ein sogenanntes Kommunikationsgerät für die Datenübertragung nutzen. Die Funktionalität dieses Ablaufes untersucht der ZDK in einem Forschungsprojekt.

2. Telematik

Hinter dem Kunstwort aus Telekommunikation und Informatik verbirgt sich der Datenaustausch zwischen zwei Systemen. Dabei kann es sich um den Austausch zwischen zwei Fahrzeugen oder zwischen einem Fahrzeug und einem nicht-mobilen System handeln. Das automatische Notrufsystem e-Call ist ein solches System: Bei einem Unfall erlaubt es die selbstständige Kontaktaufnahme zwischen Auto und Notrufzentrale, um Informationen wie Ortungsdaten zu übermitteln. Pläne der Europäischen Union sehen vor, dass alle Neuwagen voraussichtlich ab 2015 mit e-Call ausgestattet sein müssen.

Teile des Systems nutzen einige Fahrzeughersteller, um Autofahrern zusätzliche Serviceleistungen anzubieten. Entscheidend für das Kfz-Gewerbe ist die technische Beschreibung eines standardisierten Telematik-Systems, um allen Marktbeteiligten dieselben Möglichkeiten zu eröffnen, wie sie heute bereits der jeweilige Fahrzeughersteller hat. ■

Wilhelm Hülsdonk, Bundesinnungsmeister und Vizepräsident des ZDK, zum Thema „Telematik / e-Call“

ZDK: *Herr Hülsdonk, die Europäische Union will Neuwagen mit einem automatischen Notrufsystem ausstatten. Was steckt dahinter?*
Wilhelm Hülsdonk: Mit der verpflichtenden Einführung des automatischen Notrufsystems e-Call („emergency call“) ab 2015 will die Europäische Union die Zahl der Verkehrstoten weiter verringern. Dieses Notrufsystem sendet bei einem Verkehrsunfall automatisch bestimmte Daten, wie zum Beispiel die Koordinaten des Unfallortes, direkt an die Notrufzentrale. Gleichzeitig wird auch eine Sprachverbindung aufgebaut, sodass die Notrufzentrale mit dem Insassen des Unfallautos sprechen kann. Das heißt, e-Call ist nichts anderes als ein Telematik-System.

ZDK: *Das Kfz-Gewerbe sieht die Einführung von Telematik-Systemen mit Skepsis. Was ist daran schlecht?*
Wilhelm Hülsdonk: Das Kfz-Gewerbe unterstützt die Einführung von e-Call. Der Systemansatz ist gut und hilfreich, keine Frage. Uns geht es nicht in erster Linie um das Notrufsystem, sondern um die Möglichkeiten, die die Telematik eröffnet. Wenn man Fahrzeugdaten über die entsprechenden Telematik-Systeme bei Unfällen direkt austauschen kann, ist dies auch in anderen Situationen möglich. Die verpflichtende Einführung der Notrufsysteme eröffnet den Fahrzeugherstellern verlockende und für sie wahrscheinlich unwiderstehliche Möglichkeiten.

ZDK: *Nennen Sie uns ein Beispiel.*
Wilhelm Hülsdonk: Zusätzlich zum e-Call können die Fahrzeughersteller zum Beispiel ein S-Call für Service oder ein B-Call bei Pannen („breakdown“) anbieten, weil die Technologie hierfür bereits durch das Telematik-System e-Call im Fahrzeug verbaut ist. Kommt es bei einem Fahrzeug zu einer Panne, können alle relevanten Daten an den Fahrzeughersteller übermittelt werden.

ZDK: *Wie sind Kfz-Betriebe durch die Einführung von Telematik-Systemen betroffen?*
Wilhelm Hülsdonk: Wenn die Fahrzeughersteller das System ohne Einschränkungen nutzen, ist die Gefahr groß, dass es zu einer gezielten Steuerung von Servicedienstleistungen kommt.

ZDK: *Wie kann dies verhindert werden?*
Wilhelm Hülsdonk: Zwischen den verschiedenen Möglichkeiten gilt es zu unterscheiden. Ganz wichtig sind für uns bei e-Call zwei Punkte: Die Datenübermittlung muss im Hinblick auf den Datenschutz klar und rechtmäßig geregelt werden, und der Datensatz, der automatisch vom Auto gesendet wird, muss standardisiert werden und darf nur die für eine Rettung notwendigen Informationen enthalten.

ZDK: *Und bei den anderen Systemen?*
Wilhelm Hülsdonk: Die Lösung ist ein standardisiertes Telematik-System, das sowohl dem jeweiligen Fahrzeughersteller als auch anderen Serviceanbietern die Entwicklung verschiedener Anwendungen und deren Umsetzung in den Fahrzeugen erlaubt.

ZDK: *Was macht die Verbandsorganisation, um dieses Ziel zu erreichen?*
Wilhelm Hülsdonk: Damit alle Marktbeteiligten die Möglichkeit erhalten, diese Serviceleistungen ebenfalls anzubieten, hat die CECRA-Arbeitsgruppe „Services and Environment“ unter der Geschäftsführung der ZDK-Abteilung Technik im ersten Schritt ein Eckpunktepapier erarbeitet. Auf Grundlage dieses Eckpunktepapiers hat die Abteilung Technik des ZDK einen ersten Vorschlag für ein standardisiertes Telematik-System erstellt. Ebenfalls sind wir auf internationaler Ebene in zahlreichen Arbeitsgruppen präsent, um die Interessen des Kfz-Gewerbes zu vertreten.

Steuerung von Serviceleistungen muss verhindert werden.

Wir können Auto.

Drei Worte verdichten die gesamte Branche: Unter dem Motto „Wir können Auto.“ geht der Verband 2013 mit einer neuen Kampagne an den Start. Ein weiterer Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit ist die neue Online-Azubi-Börse, die seit Anfang des Jahres freigeschaltet ist.

Der ZDK hat 2012/2013 ein komplett neues Werbekonzept entwickelt mit dem Ziel, das Kfz-Gewerbe als moderne dienstleistungsorientierte Servicebranche bei den Kunden besser sichtbar zu machen. Dazu wurde der kurze und zeitgemäße Slogan „Wir können Auto.“ entwickelt. Drei Worte kann sich jeder Verbraucher merken, und jedes dieser drei Worte spiegelt die Welt der Branche wieder. Durch die grammatikalische Normverletzung wird der Slogan sogar noch mehr beachtet. Vorbild ist das Muster vieler prämierter Top-Werbekampagnen. Ein gutes Beispiel ist Volkswagen mit „Das Auto“ – zwei Worte, die alles aussagen.

Neues Werbekonzept vereint die Branche.

Der neue Außenauftritt ist Imagekampagne und Serviceaktion zugleich. Neben der reinen Imagewerbung werden drei- oder viermal im Jahr kampagnenbezogene Motive zu Serviceaktionen wie Klimaservice, Urlaubs- oder Winter-Check erscheinen. Die Bildsprache setzt direkt an der Endverbraucherwelt an und emotionalisiert somit stark. Diese kennt der Konsument und reagiert daher schneller auf die Werbung.

Neben Printanzeigen wurde hierzu auch ein modulares Konzept erarbeitet, das es den Landesverbänden, Innungen und Mitgliedsbetrieben ermöglicht, das für ihre Bedürfnisse jeweils passende Modul auszuwählen. Dazu gehören Vorlagen für Gemeinschaftsanzeigen, Großflächenplakate, Spannbänder und Flaggen. Weitere Elemente werden folgen.

Der Verband will auf diese Weise die große Chance nutzen, durch die flächendeckende Präsenz der Verbandsorganisation eine starke bundesweite Werbekampagne umzusetzen, die auf Dauer zu einer deutlichen Verbesserung der Wahrnehmung des Kfz-Gewerbes über das Meisterschild in der Öffentlichkeit beiträgt. Je mehr Landesverbände, Innungen, Autohäuser und Werkstätten mitmachen, umso größer wird die Wirkung sein. Dabei kann nur eine mehrjährige Werbeoffensive eine langfristige, positive Resonanz entfalten.

Auch Landesverbände und Innungen werden davon profitieren, weil die eigenen Mitgliedsbetriebe und Mitarbeiter den neuen Auftritt wahrnehmen und sich damit identifizieren. Denn ein modernes

Ein neues Werbekonzept mit dem Slogan „Wir können Auto.“ präsentiert das Kfz-Gewerbe als moderne dienstleistungsorientierte Servicebranche.

Image ist nicht zuletzt für die Nachwuchsgewinnung ein schlagendes Argument. Angesichts schwindender Schülerzahlen ist es wichtig, sich in der Öffentlichkeitsarbeit mit großen Arbeitgebern aus der Automobilbranche auf Augenhöhe zu bewegen. Mit der Kernaussage „Wir können Auto.“ soll das Kfz-Gewerbe auch bei potenziellen Nachwuchskräften als moderne, dienstleistungsorientierte Servicebranche besser sichtbar werden.

Ran an den Nachwuchs

Ein weiterer Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit ist die neue Online-Azubi-Börse. ZDK-Präsident Robert Rademacher drückte gemeinsam mit TV-Moderatorin Andrea Grießmann im September 2012 bei der Bundestagung in Frankfurt offiziell auf den Startknopf. Auf dem etablierten Portal www.autoberufe.de finden Schüler nun auch offene Ausbildungsplätze. Bei den Betrieben ist das neue Angebot sofort auf fruchtbaren Boden gefallen. Die Azubi-Börse kommt genau zum richtigen Zeitpunkt, lautet der allgemeine Tenor. Zustimmung findet, dass die Börse exklusiv Mitgliedsbetrieben zur Verfügung steht. Mit rund 300 Angeboten (Stand Mai) stellt sich die Azubi-Börse dem Wettbewerb um qualifizierten Nachwuchs.

Nun steht der Verband vor der Aufgabe, bei Jugendlichen für das neue Angebot zu trommeln. Gemeinsam mit der Kampagne „AutoBerufe – Mach Deinen Weg“ von ZDK, VDA und VDIK bewerben Landesverbände und Kfz-Innungen deutschlandweit die neue Börse bei Schülern, Eltern und Lehrern. Die Kommunikationsoffensive umfasst neben der normalen Öffentlichkeitsarbeit auch Kooperationen mit Lehrmittelverlagen und Lehrerverbänden sowie Aktionen in Schulen und auf Ausbildungsmessen. Darüber hinaus setzen die Macher der Börse nicht nur auf die etablierte Internet-Seite www.autoberufe.de, sondern auch auf soziale Netzwerke wie Facebook, Youtube und Twitter.

Der Verband bewirbt die Azubi-Börse bei Schülern, Eltern und Lehrern.

2. Runde im CarCamp

Nicht nur die Azubi-Börse ist im Internet angekommen. Themen

ZDK-Präsident Robert Rademacher drückte gemeinsam mit TV-Moderatorin Andrea Grießmann (l.) und Projektleiterin Claudia Kefferpütz bei der Bundestagung in Frankfurt auf den Start-Buzzer für die neue Azubi-Börse.

rund um die digitale Kommunikation und Social Media ziehen sich durch das PR-Programm 2013. Denn Autofahrer erwarten stärker denn je Informationen über aktuelle Fragen rund ums Auto via Web. Interessierte aus Autohäusern und Werkstätten, die in Social Media einsteigen oder ihr Wissen vertiefen möchten, lädt der Verband für den 11. Oktober zum 2. Mannheimer CarCamp (carcamp.mixxt.de) ein.

Zum ersten Mal trafen sich am 12. Oktober 2012 Social-Media-Macher und interessierte Laien aus der Kfz-Branche im Haus von Fuchs Europe Schmierstoffe zum Erfahrungsaustausch beim 1. Mannheimer CarCamp. Der Name CarCamp leitet sich vom Veranstaltungsformat „BarCamp“ ab, einer Ad-hoc-Konferenz ohne vorab erstellte Agenda oder Referentenliste – das bildet sich alles vor Ort. Viele BarCamp-Neulinge begegneten dem Konzept in Mannheim zunächst skeptisch und zeigten sich am Ende überrascht von der Eigendynamik, mit der sich ohne fixe Agenda ein vielfältiges Angebot an Arbeitsgruppen entwickelte.

Kfz-Betriebe trafen sich zum Web 2.0-Erfahrungsaustausch in Mannheim.

Die Themen waren vielfältig und reichten von der Grundsatzfrage „Social Media im Kfz-Betrieb – Ja oder Nein“ über „Optimierung der Strategie im Umgang mit Suchmaschinen“ bis hin zu „Arbeiten in der Cloud“. Viele Fragen aus der Praxis eines Kfz-Betriebes standen auf dem Stundenplan: Wie binde ich die Mitarbeiter in die Social-Media-Aktivitäten ein? Wie schaffe ich die Königsklasse Bloggen? Vor allem die Plattform Facebook stand im Zentrum des Interesses mit den Fragen nach Sinn und Unsinn von Gewinnspielen, technischen Applikationen und vielem mehr.

Praxisbeispiele aus Facebook und einer Community stellte die Community Managerin der „Bosch Open Innovation Plattform“ vor. Auch Locations Based Services und einschlägige Bewertungsplattformen wurden diskutiert. „Hilfe! Mein Name steht im Internet.“ titelte ein Community Manager von der Auto- und Motor-Community www.Motor-Talk.de und lieferte einen nützlichen Mix von rechtlichen Hinweisen und Praxistipps zum Umgang mit negativen Bewertungen von Autokunden. Da es üblich ist, die Vorträge zu BarCamps auch der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, gibt es die Präsentationen in der CarCamp-Community unter carcamp.mixxt.de.

Autojahr mit vielen Themen

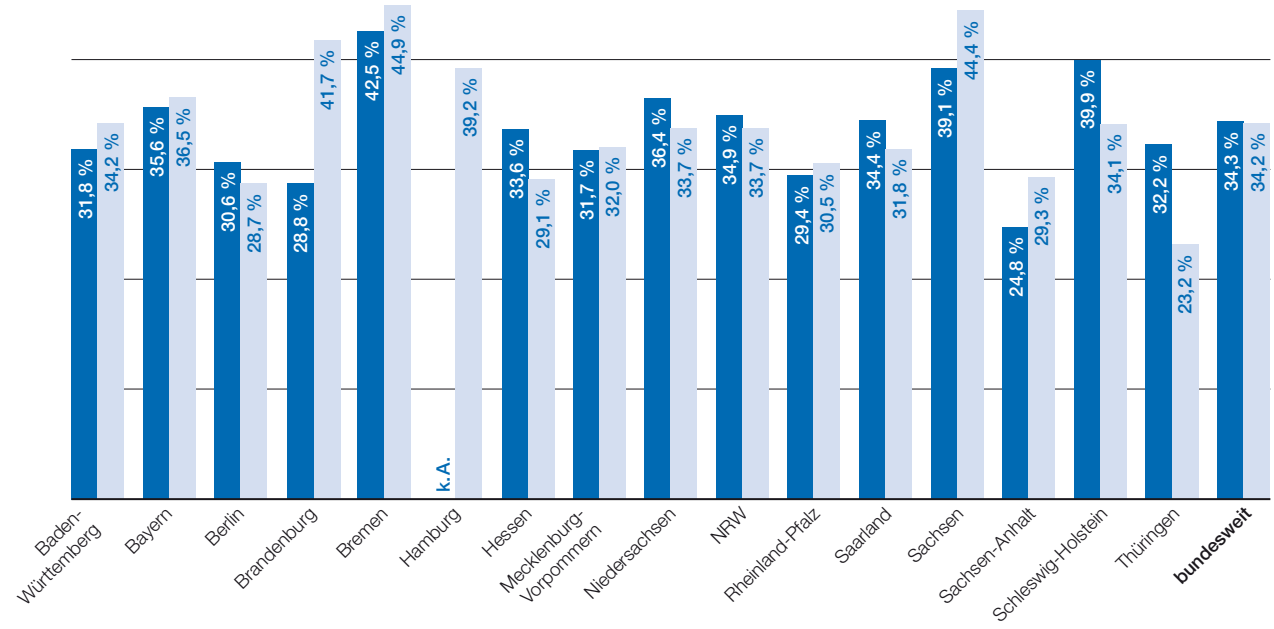
Bei jeder sich bietenden Gelegenheit haben sich die Spitzenvertreter des Kfz-Gewerbes, angeführt von ZDK-Präsident Robert Rademacher sowie den Vizepräsidenten Wilhelm Hülsdonk und Ulrich Fromme, wieder mit Nachdruck für die Belange der Branche eingesetzt, sei es in Brüssel oder in Berlin.

Wachsende Bürokratiekosten für die Autohäuser und Kfz-Werkstätten waren das Hauptthema des Parlamentarischen Abends, den der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe am 27. Juni in der Parlamentarischen Gesellschaft in Berlin ausrichtete. Unter der Schirmherrschaft von Siegfried Kauder, dem Vorsitzenden des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages, stellten Spitzenvertreter des Verbandes den etwa hundert Teilnehmern aus Bundestag, Verbänden und Institutionen die wachsenden Belastungen am Beispiel der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung dar.

Zahlreiche weitere Themen prägen das Jahr 2013. Hier einige Beispiele: Jüngst hat der ZDK das Konzept zur Umsetzung der Meister-HU vorgestellt. Weitere Schritte sollen folgen. Internetvermittlung von Neuwagen gewinnt an Bedeutung. Der ZDK hat eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit dem Thema befasst und eine Lösung für den Verband erarbeitet. Der neue Rundfunkbeitrag trifft zahlreiche Betriebe hart. Der Aufschrei in der Wirtschaft ist groß.

Diese und andere politische Forderungen werden regelmäßig über Presseberichte, Pressekonferenzen und Interviews in die Medien transportiert und sorgen dafür, die Position des Kfz-Gewerbes in den öffentlichen Meinungsbildungsprozess einfließen zu lassen. Der Branchenindex begleitet die wirt-

Licht-Test: Mängelquote Bundesländer Pkw 2011/2012



Quelle: ZDK

schaftliche Entwicklung im Kfz-Gewerbe. Er beschreibt in jedem Quartal die Entwicklung und gibt einen Ausblick auf die nächsten Monate.

Um die Themen zu vermitteln, bedient sich der ZDK diverser Distributionswege. Der neue Rundfunkservice „Radioexperten" ermöglicht, aktuelle Themen mit Statements als sogenanntem O-Ton zu unterlegen. Diese können von interessierten Radiosendern online abgerufen und in deren Beiträge integriert werden. Das bietet viel Potenzial für die weitere Berichterstattung, und zugleich werden Vertreter des Kfz-Gewerbes als Experten bei den Sendern gelistet.

Um die Pressearbeit vor Ort zu erleichtern, hat der ZDK eine Foto-CD aufgelegt, der eine neue und moderne Bildsprache zugrunde liegt. Auf der CD sind zahlreiche Motive zu Themen wie Service, Verkauf, Zubehör und Ersatzteile gesammelt.

Im Einsatz für Verkehrssicherheit

Im Oktober konnten Autofahrer wieder kostenfrei die Beleuchtung ihres Fahrzeugs unter anderem in den Kfz-Meisterbetrieben testen lassen. Millionen von Autofahrern nahmen das kostenlose Angebot wahr, bei dem Scheinwerferfunktionen, Leuchtweitenregulierung, rückwärtige Beleuchtungseinrichtung und Bremslicht getestet werden. Mit diesem Service erbringen die Innungsbetriebe des Kfz-Handwerks im Oktober geldwerte Leistung in dreistelliger Millionenhöhe.

Etwa 140 000 Tests sind bundesweit in die Statistik eingeflossen, die einmal mehr die alarmierenden Ergebnisse aus den Vorjahren bestätigte: Die Pkw-Mängelquote lag mit 34,3 Prozent etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Bei den Nutzfahrzeugen lag die Mängelquote sogar einen Prozentpunkt darüber (35,2 Prozent).

Neuer Service bringt das Kfz-Gewerbe ins Radio.

Der Verband hat das Engagement auf Facebook, Twitter und Youtube ausgeweitet, um gezielt jüngere Autofahrer zu erreichen und sie für die Rolle einer einwandfrei funktionierenden Fahrzeugbeleuchtung zu sensibilisieren. Im Maximum wurde bei der Vorjahresaktion eine wöchentliche Reichweite von mehr als 400 000 Facebook-Nutzern erzielt. Zudem weist der Verband in der Medienarbeit rund um die Aktion verstärkt darauf hin, dass teilnehmende Betriebe in der Internet-Datenbank unter der Domain www.kfzmeisterfinden.de und mit der Smartphone-App „Kfz mobil" sowie unter www.facebook.com/lichttest zu finden sind. Innungsbetriebe können sich bekanntlich unter www.meine-betriebedaten.de kostenlos eintragen.

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ist im Jahr 2013 wieder Schirmherr des Licht-Tests. Auch der Autopartner für den Licht-Test

Auf dem ZDK-Stand der Auto Mobil International (AMI) stellte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gemeinsam mit ZDK-Präsident Robert Rademacher die neue Plakette und das Plakat 2012 für den Licht-Test vor.

im Oktober steht in diesem Jahr frühzeitig fest. Suzuki International Europe sponsert einen Swift Sport in Cool White Pearl Metallic als Gewinn für das gemeinsame Gewinnspiel mit AutoBild. Der Wert des Fahrzeugs beläuft sich auf rund 18.990 Euro. Weitere Partner der gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht organisierten Aktion sind der ADAC, Osram, der Zentralverband der Augenoptiker und AutoBild.

Der Licht-Test ist nur ein Beispiel der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Initiative Reifenqualität „Ich fahr auf Nummer sicher!“ stellt in diesem Jahr das Thema Sicherheitsprofiltiefe in den Fokus. Auch der ZDK rät aus Gründen der Verkehrssicherheit zu einer Profiltiefe von mindestens drei Millimetern im Sommer und vier Millimetern im Winter. Ist mit Blick auf die Umrüstung ein großer Schritt getan, so wird die empfohlene Sicherheitsprofiltiefe immer noch stiefmütterlich behandelt. Die wenigsten Autofahrer wissen um dieses Sicherheitsmuss. Nachdem das Kfz-Gewerbe bereits viele Projekte mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat erfolgreich durchgeführt hat, wird der Verband die Zusammenarbeit 2013 beim Thema Reifen erneut intensivieren.

„Deutschlands beste Autofahrer“ findet zum 25. Mal statt.

Gemeinsam mit dem ZDK und anderen Partnern sucht AutoBild in diesem Jahr zum 25. Mal „Deutschlands besten Autofahrer“. Anfang Mai lud AutoBild 1 500 Leserinnen und Leser zur Zwischenrunde an 30 Tagen in sechs Orten Deutschlands ein. Die Tagessieger haben sich für das Finale Anfang August in Linthe bei Berlin qualifiziert. Der Sieger des Finales kann zweifach gewinnen, denn zur Jubiläumsaktion misst er sich gleichzeitig mit den Siegern der vergangenen 24 Jahre. Der ZDK macht den zweitbesten Autofahrer des laufenden Jahres und den Vizemeister der Jubiläumsaktion (mit den 24 Siegern der Vorjahre) mit je einem Vespa-Roller im Wert von 4.500 Euro mobil.

PR-Resümee und Ehrenpreise

Für das abgelaufene Jahr zieht der ZDK eine positive Bilanz. Insgesamt sind im Jahr 2012 rund 120 Pressemeldungen versandt worden. Das sind etwa 20 Meldungen mehr als im Vorjahr und damit ein wesentlicher Anstieg.

Gewannen die „Blauen Kalligraphen“ 2012: Holger Winter (3.v.l.), Evita Rösch (M.), Carsten Sammrei (3.v.r.) und Hans-Jürgen Schürmann (2.v.r.). Blumen gab es für Andrea Grießmann. Es gratulierten Dietmar Neubauer (l.) und Robert Rademacher.

Das Oldtimer-Service-Mobil wirbt seit April 2012 auf Young- und Oldtimer-Ausfahrten für den „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“.

Der Verband zieht ein positives PR-Resümee in der Medienresonanz. Mit zahlreichen Ideen und Aktionen haben die Landesverbände und Innungen dazu beigetragen. Dies geht von der lokalen Umsetzung der bundesweiten Aktion „Safety-Cars für Safety-Kids“ und der Aktion „Auf dieser Strecke wie ne Schnecke“, die Fuchs Europe Schmierstoffe gemeinsam mit den Innungen umsetzt, bis hin zu zahlreichen eigenen Ideen.

Besonders herauszuheben sind hier vier Innungen beziehungsweise Landesverbände, die sich den Medienpreis „Der Blaue Kalligraph 2013“ für ihr besonderes Engagement verdient haben. Das sind die Kfz-Innungen Cloppenburg und Pforzheim-Enzkreis sowie die Kfz-Landesverbände Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Die Platzierungen werden bei der Preisverleihung in der ZDK-Mitgliederversammlung am 14. Juni 2013 in Dresden bekannt gegeben.

Die stellvertretende PR-Sprecherin aus Cloppenburg, Berna Raters, überzeugte die Jury mit lokalen Maßnahmen zur PR-Kampagne „Danke sagt die Schnecke“ für vorsichtiges Fahren vor allem vor Schulen und Kindergärten. Bereits zum zweiten Mal holt Pressesprecherin Evita Rösch einen Blauen Kalligraphen nach Pforzheim-Enzkreis, diesmal für das Info-Terminal „Umwelt erfahren – eine interaktive Multimediashow“ im örtlichen Energieberatungszentrum.

Die Juroren prämierten zudem den Landesverbands-Präsidenten Rainer Schlorf für die PR-Kampagne „Mecklenburg-Vorpommern fährt erstklassig“, für die nicht zuletzt dank prominenter Unterstützung aus Kultur und Sport die wichtigsten regionalen Printmedien gewonnen wurden. Pressesprecher Arne Joswig vom Landesverband Schleswig-Holstein verdient die Auszeichnung für den „Medientag – echt stark“, bei dem Journalisten einmal im Jahr wechselnde Themen der motorisierten Mobilität einen Tag lang selbst erfahren können.

Das feuerrote Service-Mobil

Das Oldtimer-Service-Mobil (MB 408, Baujahr 1972) wird seit April 2012 für den Soforthilfeeinsatz bei Young- und Oldtimer-Ausfahrten eingesetzt. Das Ex-Feuerwehrauto mit der prägnanten Beschriftung „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“ dient als wichtiger Werbeträger für die inzwischen über 450 Innungsfachbetriebe, die sich besonders für den Young- und Oldtimer-Service qualifiziert haben. Jeder Landesverband und jede Innung kann das Service-Mobil (auch mit Fahrer) anmieten und für eigene Zwecke nutzen. Das feuerrote Service-Mobil des ZDK ist auch 2013 wieder im Einsatz:

Der Verband zieht ein positives PR-Resümee.

- Bodensee Klassik Bregenz (Mai),
- Silvretta-Classic (Juli),
- Sachsen-Classic (August),
- Classics à la carte Düsseldorf (September),
- IAA Frankfurt (September)

Täglich 24 Stunden geöffnet

Alles rund um Werbung, Image und Information finden Mitglieder im www.Kfz-Meister-Shop.de. Das Exklusivangebot reicht von Taschen, Schreibblöcken „Wir können Auto.“ über Spiegelanhänger, die auf den nächsten Ölwechsel, Termin zu HU oder AU hinweisen, bis hin zu Hinterglasfolien, die „Meisterbetrieb der Kfz-Innung“ signalisieren.

Broschüren und Kunden-Flyer decken den hohen Bedarf an Information.

Broschüren und Kunden-Flyer decken den hohen Bedarf an Information. Für die Preisauszeichnung in Werkstätten schreibt die Preisangabenverordnung vor, dass Leistungsanbieter im Geschäftslokal ein Preisverzeichnis auszuhängen haben. Zur Information der Kunden bietet der Shop diese Preisauszeichnungen in zwei Varianten an: Die Tafel „Stundenverrechnungssätze“ und die Tafel „Arbeitswertverrechnungssätze“.

Die neue Broschüre „Gefahrstoffe – Sicherer Umgang mit Gefahrstoffen im Kfz-Betrieb“ unterstützt den Arbeitgeber beim Gefahrstoffmanagement, damit die gesetzlichen Anforderungen beim Umgang mit Gefahrstoffen erfüllt werden können und eine Gesundheitsgefährdung der Mitarbeiter im Kfz-Betrieb möglichst vermieden werden kann.

Seit dem 1. November 2012 gilt eine europaweit einheitliche Kennzeichnungspflicht für Kraftfahrzeugreifen. Da Kfz-Betriebe seitdem beim Reifenkauf ihren Kunden gegenüber informationspflichtig sind, hilft ein Plakat dabei, die zu erwartenden Fragen der Kunden kompetent beantworten zu können.

Der geschlossene Teil des Internets bietet tagesaktuelle Informationen für Mitgliedsbetriebe. Dieser Bereich der elektronischen Kommunikation ist nur mit Passwort zu erreichen und bietet Aktuelles aus allen Themenbereichen, von Technik über Marketing, Betriebswirtschaft bis hin zur Rechtsprechung.

Zehn Jahre Branchentreffen

Das traditionelle Fuchs-Branchentreffen feiert sein Jubiläum. Der Motorsport-Klassiker „24h-Rennen Nürburgring“ bietet seit einem Jahrzehnt den Rahmen für die Veranstaltung. Hautnah dürfen Vertreter des Kfz-Gewerbes auf Einladung von Fuchs Europe Schmierstoffe Jahr für Jahr ein spannendes Langstrecken-Rennen in einer Atmosphäre mit rund 200 000 Zuschauern und 220 Rennteams erleben.

Unter dem Titel „Schnecke“ haben das Kfz-Gewerbe und PR-Partner Fuchs eine Verkehrssicherheitsaktion vorangebracht, bei der mit Plakaten zur Rücksicht gegenüber Schul- und Kindergartenkindern aufgerufen wird. Ein witterungsbeständiges Schild mahnt „Auf dieser Strecke wie ’ne Schnecke!“. Nach Passieren der Schule oder des Kindergartens heißt es dann „Danke! sagt die Schnecke“. Als Ergänzung zur erfolgreichen Maßnahme „Safety-Cars für Safety-Kids“ übergeben Innungen die Schilder medienwirksam an Schulen und Kindergärten. Zu dieser Aktion bietet PR-Partner Fuchs ein Full-Service-Paket mit Anschreiben, Texten und Statements, aber auch Warnwesten für die Kinder und weiteren Ideen.

Darüber hinaus fand im zehnten Jahr der Service-Offensive bereits das „7. Mannheimer Kamingespräch“ statt. Zu Gast war die Fachpresse. Präsident Robert Rademacher und Stefan Fuchs, Vorstandsvorsitzender der Fuchs Petrolub AG, zogen eine positive Bilanz der jahrelangen Zusammenarbeit, die einen Schwerpunkt in der Service- und Ausbildungsoffensive hat. ■

Geschäftsführer und Referenten

Hauptgeschäftsführung (Abt. 1)

Dr. Axel Koblitz
Hauptgeschäftsführer

Recht, Steuern und Tarife (Abt. 2)

Ulrich Dilchert
Geschäftsführer

Referenten
Dietrich Asche, Georg Hilgers, Patrick Kaiser, Stefan Laing, Marion Nikolic

---

Technik, Sicherheit, Umwelt (Abt. 3)

Neofitos Arathymos
Geschäftsführer

Referenten
Michael Breuer, Alexandra Höllmann, Hans-Walter Kaumanns, Werner Steber

---

Hauptstadtbüro (Abt. 4)

Dr. Christoph Konrad
Geschäftsführer

Verwaltung (Abt. 5)

Thomas Kesseler
Geschäftsführer

Betriebs-, Volkswirtschaft und Fabrikate (Abt. 6)

Antje Woltermann
Geschäftsführerin

Referenten
Patrick Bendfeld, Jan Sager, Ellen Schmidt, Marc Voß, Marcus Weller

---

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (Abt. 7)

Ulrich Köster
Geschäftsführer

Referenten
Ulrike Seidenstücker, Claudia Weiler

Berufsbildung (Abt. 8)

Birgit Behrens
Geschäftsführerin

Referenten
Marco Hilger, Claudia Kefferpütz, Joachim Syha, Andrea Zeus

Zahlen & Fakten 2012
Ausgabe 2013

Herausgeber:
Wirtschaftsgesellschaft des
Kraftfahrzeuggewerbes mbH
Bonn

Im Auftrag:
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn

Mohrenstr. 20/21
10117 Berlin

www.kfzgewerbe.de

© Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Zentralverband