



Jahresbericht

2021/2022



Inhalt

Der Krisenmodus hält an	1
Das Präsidium im Gespräch	
Harte Zeiten	2
Wirtschaftliche Lage im Land und im Kfz-Gewerbe	
In schwierigem Fahrwasser	5
BDK, Martin Guse	8
Interview mit Thomas Peckruhn	9
Bericht aus Berlin	
Eine Stimme für individuelle Mobilität	10
Entwicklung in Kfz-Unternehmen	
E-Mobilität nimmt Fahrt auf	12
Nürnberger Allgemeine Versicherungs-AG, Peter Meier	14
Interview mit Helmut Peter	16
Aus- und Weiterbildung	
Passgenaue Angebote für Digital Natives	17
Automechanika	22
TAK OnlineAkademie – So geht digitales Lernen	23
Rechtsfragen in der Kfz-Branche	
Alles, was Recht ist	24
Vogel Communications Group, Matthias Bauer	27
Urteile – relevant & aktuell	29
„AÜK und SERMA müssen jetzt schnell Fahrt aufnehmen“	30
Werkstätten und Technik	
Fit für die Zukunft	32
Deutsche Automobil Treuhand (DAT), Jens Nietzschmann	35
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	
Starke Kampagnen auf Facebook und Twitter	37
FUCHS SCHMIERSTOFFE GmbH, Stefan Knapp	42
ZDK-Vorstand und -Geschäftsstelle	
Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer und Referenten	43
Zahlen und Fakten 2021	
Ausgabe 2022	45

Der Krisenmodus hält an



Seit dem Erscheinen des letzten Jahresberichts ist viel geschehen. Die Pandemie weicht mehr und mehr der Normalität. Wir haben seit dem letzten Herbst eine neue Bundesregierung in den Ampel-Farben. Und wir sind Zeugen eines russischen Aggressionskrieges gegen das Nachbarland Ukraine, wie wir ihn auf europäischem Boden seit dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr erleben mussten.

Dieser Krieg bringt unsägliches Leid, Tod und Vertreibung über die Menschen in der Ukraine. Und er bedroht die bisher stabile Friedenslage in Europa – mit weltweiten Auswirkungen auch auf die wirtschaftlichen Verflechtungen. Die Abhängigkeit unserer Energieversorgung von Russland zwingt die Regierung zum Umsteuern. Um unabhängiger von importierten fossilen Energieträgern zu werden, ist es unabdingbar, beispielsweise die Produktion von Wasserstoff, Flüssiggas und insbesondere synthetischen Kraftstoffen massiv zu fördern. Damit ließe sich außerdem die Bestandsflotte der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in die CO₂-Minderungsstrategie einbeziehen.

Wer gedacht hatte, dass wir im Jahr 2021 beim Handel mit Fahrzeugen endlich wieder zu normalen Verhältnissen zurückkehren würden, sah sich leider getäuscht. Nachdem die erste Jahreshälfte erneut durch einen monatelangen Lockdown geprägt war, folgte darauf die Chip-Krise mit der Folge erheblicher Lieferverzögerungen bei Neufahrzeugen. In Summe haben wir im vergangenen Jahr rund eine Million neue Pkw weniger verkauft als 2019. Die Lieferengpässe haben sich nun wegen des Krieges weiter verschärft, weil die Produktion in vielen Her-

stellerwerken aufgrund der eingeschränkten Versorgung mit Fahrzeugteilen und -systemen massiv beeinträchtigt ist. Unsere Branche arbeitet also weiter im Krisenmodus.

Beim Zukunftsthema Elektromobilität trifft uns neben der mangelnden Verfügbarkeit von Neufahrzeugen auch die Verunsicherung vieler Menschen beim Umweltbonus. Die aktuelle Regelung gilt nur noch bis zum 31. Dezember. Maßgebend für den Förderantrag ist die Fahrzeugzulassung. Ob das noch in diesem Jahr klappt, steht in vielen Fällen wegen der langen Lieferzeiten in den Sternen. Daher fordern wir, dass der Umweltbonus an das Bestelldatum geknüpft wird. Dann wissen alle Beteiligten, woran sie sind. Und auch die Förderung der Plug-in-Hybride darf nicht enden. Denn diese Fahrzeuge bilden den niedrigschwelligen Einstieg in die E-Mobilität. Und dieser Einstieg muss attraktiv bleiben.

Für die Zukunft unseres Verbandes haben wir am 22. Februar eine wichtige Vorstandsentscheidung getroffen. In Berlin wollen wir eine Immobilie als Repräsentanz des Deutschen Kraftfahrzeug-Gewerbes erwerben. Diese Immobilie soll dazu dienen, der angestrebten Verstärkung unserer Präsenz, insbesondere auf den Gebieten Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit, den entsprechenden Raum zu geben, den wir zurzeit nicht haben. Außerdem schaffen wir damit eine sinnvolle Vermögensanlage. Ein Umzug des gesamten ZDK nach Berlin ist auf absehbare Zeit nicht vorgesehen, da unsere Immobilie in Bonn erhalten bleibt.

Auf vielen anderen Gebieten haben wir im vergangenen Jahr und auch in den letzten Monaten erfolgreich für eine gute Zukunft unserer mittelständisch geprägten Branche gearbeitet. Dieser Jahresbericht gibt Ihnen einen umfassenden Überblick.

Jürgen Karpinski
Präsident

Dr. Axel Koblitz
Hauptgeschäftsführer

Das Präsidium im Gespräch Harte Zeiten

Erst Corona, dann die Chip-Krise, jetzt der Krieg in der Ukraine: alles das hat Auswirkungen auch auf das Kraftfahrzeuggewerbe. Neben diesen Herausforderungen gibt es aber auch weitere verbandspolitische Aufgabenstellungen. Über das Autojahr 2021 und die aktuelle Situation äußern sich ZDK-Präsident Jürgen Karpinski sowie die Vizepräsidenten Wilhelm Hülsdonk und Thomas Peckruhn.

Wie ist das Autojahr 2021 für die Autohäuser und Werkstätten gelaufen?

Jürgen Karpinski: Kurz zusammengefasst lässt sich konstatieren: Im Neuwagenhandel, bei jungen Gebrauchtwagen und im Service mussten wir spürbare Umsatzeinbußen

Das ZDK-Präsidium: (v.l.) Wilhelm Hülsdonk, Jürgen Karpinski und Thomas Peckruhn



verzeichnen. Der Handel mit älteren Gebrauchtwagen, aber auch das Geschäft mit Lastkraftwagen brachte hingegen Zuwächse. Unterm Strich bleiben Umsatzeinbußen von minus 2,7 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020. Die vorläufige Umsatzrendite für das vergangene Jahr lag im Durchschnitt bei 1,3 Prozent. Von den Gewinnmargen der Hersteller und Importeure können wir als überwiegend

mittelständische Unternehmerinnen und Unternehmer im Handel jedoch nur träumen.

Thomas Peckruhn: Momentan gehen wir nicht davon aus, dass sich die bescheidenen Zahlen von 2021 in diesem Jahr deutlich verbessern werden. Lediglich 2,62 Millionen neu zugelassene Pkw bedeuten ein Minus von zehn Prozent, verglichen mit

Corona-Krise

Der ZDK unterstützt die Betriebe

Der ZDK hat das umfassende Informationsangebot für Kfz-Betriebe in Sachen Corona-Krise auf der Internet-Seite kfgzgewerbe.de gebündelt.

Chronologie zahlreicher Maßnahmen



23. März 2021: Aufgrund von Eilanträgen von Unternehmen werden Corona-Regelungen zur Beschränkung des Einzelhandels in NRW und im Saarland wegen eines Verstoßes gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz vorläufig außer Vollzug gesetzt. Im Saarland dürfen Autohändler wieder öffnen, in NRW aufgrund einer Anpassung der Corona-Schutzverordnung aber nicht.

22. April 2021: Auch nach Änderung des Infektionsschutzgesetzes können bestellte Fahrzeuge bei Inzidenzwerten über 100 weiterhin bei den Händlern abgeholt werden. Das „Click & Collect“-Verfahren unterliegt also nicht der Bundesnotbremse. Bis zu einer Inzidenz von 150 ist das Einkaufen mit einer festen Terminbuchung möglich.

März

April

Mai

Juni

29. März 2021: Das freiwillige Angebot an die Mitarbeiter von Autohäusern und Kfz-Werkstätten Corona-Selbst- oder Schnelltests durchzuführen, soll dazu dienen, frühzeitig Infektionen zu erkennen und damit Infektionsketten zu durchbrechen. Eine schnelle Umsetzung in den Betrieben kann dabei helfen, Öffnungsstrategien umzusetzen und Betriebsschließungen vorzubeugen.

9. Juni 2021: Gemäß Pressemitteilung der Bundesregierung werden die Überbrückungshilfen für betroffene Unternehmen und Soloselbstständige bis zum 30. September 2021 als Überbrückungshilfe III Plus verlängert. Auch die Härtefallhilfen der Länder sollen bis zum 30. September 2021 fortgeführt werden.

dem schon sehr schwachen Jahr 2020. Lange Lieferzeiten, aber auch stornierte Bestellungen durch die Hersteller und Importeure bei Neuwagen rückten den Gebrauchtwagenmarkt verstärkt in den Fokus. Insbesondere junge Gebrauchte wurden schnell zur Mangelware, denn der Nachschub blieb aus, und die Preise stiegen. Das Umsatz-Minus durch fehlendes Volumen konnten wir dadurch aber nicht ausgleichen.

Wilhelm Hülsdonk: Im Service wirkten sich reduzierte Jahresfahrleistungen negativ auf die Umsätze im Werkstatt-Geschäft aus. Wartungstermine wurden verschoben, und auch im Reparaturgeschäft gab es Einbußen. Die Werkstätten waren noch nicht wieder auf dem Niveau des Vorkrisenjahres 2019, obwohl sie ja auch im Lockdown geöffnet waren. Immerhin hat sich die durchschnittliche Quote der Werkstatt-Auslastung im letzten Jahr wieder auf dem Ni-

veau des Jahres 2020 eingependelt. Jetzt erwarten wir weiteres Wachstum, da viele Fahrzeuge aufgrund mangelnder Alternativen länger gefahren werden und entsprechende Wartung und Reparatur benötigen.

Ein großes Aufreger-Thema ist die Fördersituation bei E-Fahrzeugen. Welche Hürden gibt es, die das Wachstum hier einbremsen?

Thomas Peckruhn: Das zuständige Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) plant eine Neuausrichtung des Förderprogramms ab dem 1. Januar 2023. E-Auto-Interessenten gehen bei einer heutigen Bestellung aufgrund der langen Lieferzeiten das Risiko ein, dass die bestehenden Förderregelungen und Kaufzuschüsse zum Zeitpunkt der Auslieferung nicht mehr gelten. Viele scheuen dieses Risiko, und somit bleiben E-Auto-Bestellungen aus. Immerhin geht es dabei um bis zu 6.000 Euro Zu-

schuss vom Staat. Hier muss sehr schnell das Bestelldatum als maßgeblicher Zeitpunkt für den Erhalt der Förderung gelten. Genauso wichtig ist das Thema Mindesthaltedauer, die zurzeit lediglich sechs Monate beträgt. Dadurch werden rund zehn Prozent der geförderten E-Fahrzeuge nach Ablauf ins Ausland exportiert und sind nicht länger für Kaufinteressenten in Deutschland zugänglich. Auch hier brauchen wir sehr schnell eine Neuregelung, mit der sowohl Händler als auch Kunden besser leben können.

Nicht zuletzt die enorm gestiegenen Energiekosten haben den Blick verstärkt auf andere alternative Energieträger gelenkt. Was fordert der ZDK?

Jürgen Karpinski: Der ZDK setzt sich bereits seit mehr als einer Dekade für synthetische Kraftstoffe ein. Denn wer schnelle Erfolge bei der CO₂-Reduktion erzielen will, muss den aktuellen Fahrzeugbestand in

25. Juni 2021: Mit dem Arbeitsgericht Berlin entscheidet ein erstes Gericht, dass Online-Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen ohne jegliche vorherige Untersuchung des Arbeitnehmers zu Recht keinen Entgeltfortzahlungsanspruch auslösen. Auch die geltenden, pandemiebedingten Sonderregelungen zur telefonischen Krankschreibung ergäben keine andere Sichtweise.

13. Oktober 2021: Das Bundesarbeitsgericht trifft eine vorteilhafte Entscheidung für alle Arbeitgeber. Musste dessen Betrieb aufgrund eines staatlich verfügten allgemeinen „Lockdowns“ zur Bekämpfung der Corona-Pandemie vorübergehend schließen, trägt er für den Schließungszeitraum nicht das Risiko des Arbeitsausfalls. Er war auch unter dem Gesichtspunkt des Annahmeverzugs nicht zur Weiterzahlung der Vergütung an seine Beschäftigten verpflichtet.

Juli August September Oktober November

4. August 2021: Anhand der Zulassungszahlen im Juli des Jahres (Rückgänge von 25 Prozent) ist laut ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn zu sehen, dass im langen Lockdown dieses Jahres deutlich weniger Aufträge bei den Händlern eingegangen sind als sonst üblich.

1. November 2021: Angesichts der dramatisch steigenden Infektionszahlen beschließt der Bundestag im Rahmen einer Änderung des Infektionsschutzgesetzes für alle Arbeitgeber und damit auch Autohäuser kurzfristig eine 3G-Regel am Arbeitsplatz sowie eine Pflicht zur mobilen Arbeit für Bürotätigkeiten.

Verbandskästen für die Ukraine

Unterstützung für die Ukraine mit dringend benötigtem Verbandsmaterial können die Autohäuser und Kfz-Werkstätten mit Verbandskästen leisten, die noch komplett bestückt sind, auch wenn das Ablaufdatum kurz bevorsteht. Der ZDK hat Anfang März die Kfz-Innungsbetriebe dazu aufgerufen, solche Sammelaktionen auf eigene Initiative durchzuführen und mit örtlichen Sammelstellen zusammenzuarbeiten. Unterstützend wurden kostenfrei eine druckfähige Plakatvorlage und ein Banner für die digitale Kommunikation bereitgestellt. Darüber hinaus unterstützt der ZDK die gemeinnützige Initiative „Job Aid Ukraine“. Sie ermöglicht auf ihrer Website jobaidukraine.com Jobanbietern die kostenlose Einstellung von Stellenangeboten für ukrainische Geflüchtete.



kunft der Kfz-Betriebe. Wo liegen dort aktuell die Aufgabenstellungen?

Wilhelm Hülssdonk: Hier geht es zum einen um den Zugang der Werkstätten zu sicherheits- und diebstahlrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen der Hersteller. Der wird zukünftig über das neue, standardisierte Autorisierungsverfahren SERMA (Secure Repair and Maintenance Authorization) gewährleistet. Das Projekt ist gestartet, wir müssen es bis Mitte 2023 umsetzen. Zum anderen kämpfen wir in Brüssel um eine sektorspezifische Regulierung für den Zugang zu den im Fahrzeug generierten Daten und Ressourcen mit dem Ziel, freien Wettbewerb für alle Marktteilnehmer zu gewährleisten. Zurzeit läuft die offizielle Konsultation der EU-Kommission, die wir europäisch und national unterstützend begleiten. Nun liegt es an der Kommission, eine zukunftsorientierte und robuste Regulierung im automobilen Sektor zu schaffen.

den Blick nehmen. Das sind weltweit 1,5 Milliarden Pkw, davon allein in Deutschland rund 46 Millionen Pkw mit Otto- oder Dieselmotor. Mit klimaneutralen E-Fuels oder Biokraftstoffen könnten alle diese Fahrzeuge klimaneutral angetrieben werden, und die bestehende Tankstellen-Infrastruktur wäre vorhanden. Nicht die Verbrennungs-Motoren sind das Problem, wie man uns gerne einre-

den möchte, sondern der fossile Treibstoff. Hier ist die Politik gefordert, die alternativen Kraftstoffe endlich genauso zu fördern wie die Elektromobilität. Das würde zudem auch die Abhängigkeit von Lieferungen fossiler Brennstoffe aus dem Ausland reduzieren helfen.

Das Thema „Zugang zu Fahrzeugdaten“ spielt eine große Rolle für die Zu-

2. Dezember 2021: Bundeskanzlerin und Länderchefs beschließen, die 2G-Regeln inzidenzunabhängig auf den Einzelhandel auszuweiten. Der Zugang für nur noch Geimpfte und Genesene muss von den Geschäften kontrolliert werden. Ausgenommen sind Geschäfte des täglichen Bedarfs. Dies stellt einen bundesweit einheitlichen Mindeststandard dar. Die Bundesländer können weiterhin über diesen Mindeststandard hinausgehende landesrechtliche Regelungen anordnen.

7. Januar 2022: Bei der Videoschaltkonferenz des Bundeskanzlers mit den Regierungschefs der Länder wird entschieden, dass die für die Autohäuser und Kfz-Werkstätten derzeitigen Regelungen weiter bestehen. Bundesweit bleibt der Zugang zum Einzelhandel (Ausnahme: Geschäfte des täglichen Bedarfs) inzidenzunabhängig nur für Geimpfte und Genesene (2G) möglich.

16. März 2022: Die Bundesregierung hat eine Neufassung der Corona-Arbeitsschutzverordnung beschlossen, die befristet bis zum 25. Mai 2022 gelten soll. Sie sieht vor, dass die Betriebe abhängig von der jeweiligen betrieblichen Gefährdungslage im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung so genannte Basisschutzmaßnahmen zum betrieblichen Infektionsschutz in ihrem Hygienekonzept festlegen.

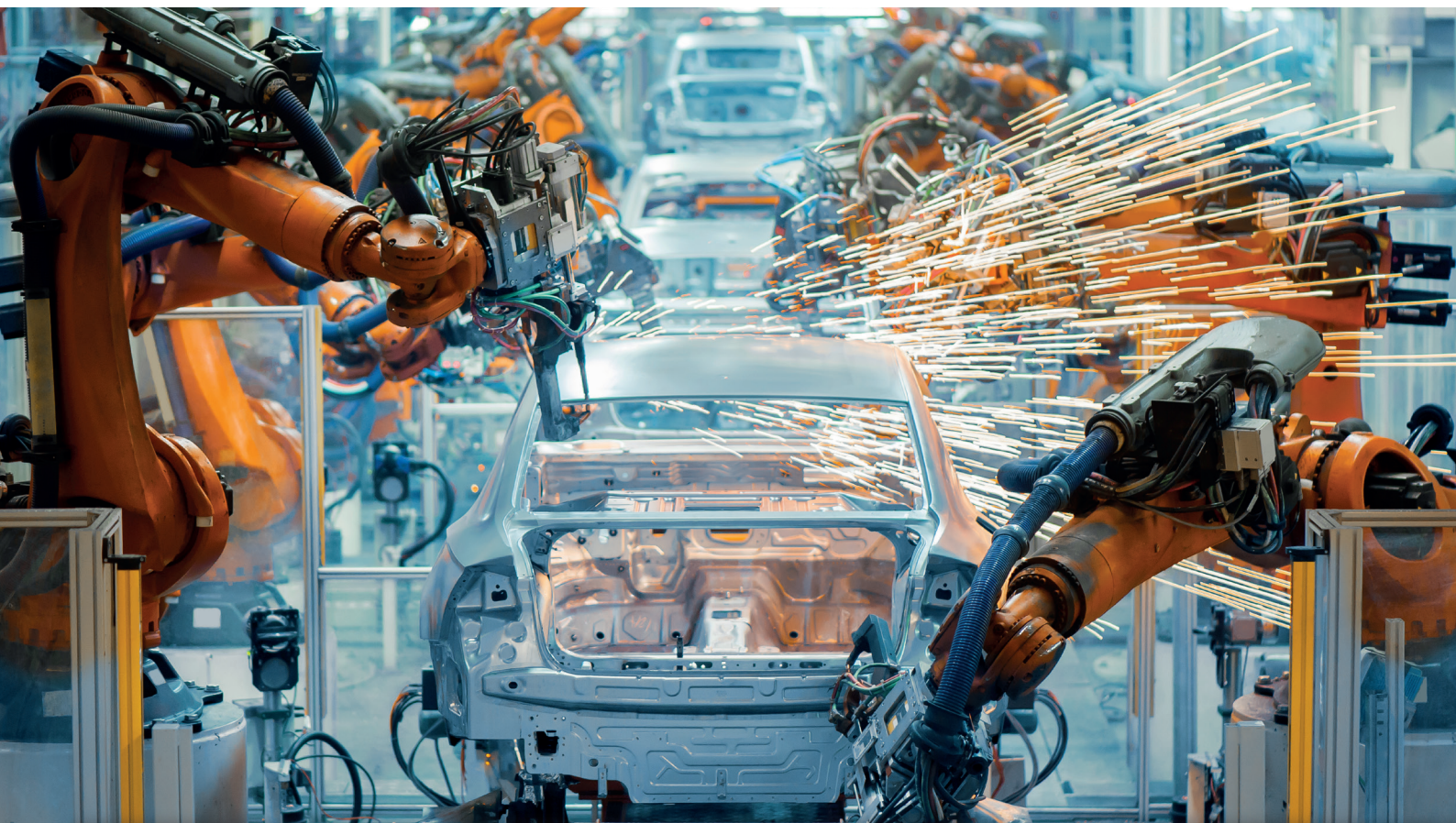
4. April 2022: Es besteht seit dem 1. April 2022 die Möglichkeit der Antragstellung auf Überbrückungshilfe IV für das 2. Quartal. Abweichend von der bisherigen Praxis endet die Frist für die Antragstellung jedoch bereits am 15. Juni 2022.

Dezember Januar Februar März April

6. Dezember 2021: In zwei Verfassungsbeschwerden hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass die Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen, die Schulschließungen und insbesondere die Schließung von Ladengeschäften zum damaligen Zeitpunkt rechtmäßig waren.

16. Februar 2022: Anlässlich des Corona-Spitzen Treffens der Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten mit dem Bundeskanzler wurden ein dreistufiger Öffnungsplan für die zeitnahe Beendigung der Corona-Maßnahmen bis zum 19. März 2022 sowie die Verlängerung der Corona-Hilfen bis Ende Juni 2022 beschlossen.

17. März 2022: Laut Entscheidung des Bundesgerichtshofs stehen den betroffenen Unternehmen wegen der Betriebsschließungen während des coronabedingten Lockdowns keine Entschädigungsansprüche zu. Damit haftet der Staat nicht für dadurch hervorgerufene Umsatzeinbußen und Verluste der Betriebe.



Wirtschaftliche Lage im Land und im Kfz-Gewerbe In schwierigem Fahrwasser

Krieg bremst wirtschaftliche Erholung +++ Neuwagen: Verhaltene gewerbliche Nachfrage +++ Lohnsteigerungen fangen Kaufkraftverlust nicht auf +++ Inflationsrate auf hohem Niveau

„Die deutsche Wirtschaft steuert durch schwieriges Fahrwasser. Die Auftriebskräfte durch den Wegfall der Pandemiebeschränkungen, die Nachwehen der Corona-Krise und die Schockwellen durch den Krieg in der Ukraine sorgen für gegenläufige konjunkturelle Strömungen. Allen Einflüssen gemeinsam ist ihre preistreibende Wirkung.“ So fasst

das Frühjahrsgutachten zahlreicher Wirtschaftsforschungsinstitute die Lage in Deutschland zusammen.

Durch die zurückgehende Pandemielage werde eigentlich der Boden für eine kräftige Erholung bereitet, getragen etwa durch die kontaktintensiven Dienstleistungsbereiche, welche ihre Kapazitäten wieder stär-

ker auslasten können. Weiterhin hätten die privaten Haushalte während der letzten zwei Jahre Überschussersparnisse angesammelt. Dies sei vor allem dem Umstand geschuldet, „dass die Konsumenten ihre gewohnten Verbrauchsmuster pandemiebedingt nicht beibehalten konnten“. Die nicht nur in Deutschland, sondern weltweit aufgestaute

Kaufkraft belebe die Konjunktur. Damit sei aber auch ein Großteil der derzeitigen Inflation zu erklären.

Krieg bremst wirtschaftliche Erholung

Durch den Krieg in der Ukraine und die darauf erfolgten politischen Reaktionen werde die wirtschaftliche Erholung jedoch erst einmal gebremst, da sowohl die Nachfrages- als auch die Angebotsseite einen Schock erlitten hätten. Aus der massiv gestiegenen Unsicherheit über die Rohstoffversorgung fließe über die höhere Energieimportrechnung nunmehr Kaufkraft ins Ausland ab und schwäche die Nachfrage in Deutschland. „Zugleich kommt es durch die kriegsbedingten Störun-

gen zu neuen Lieferengpässen, die kurzfristig nicht zuletzt die Automobilindustrie treffen“, heißt es im Frühjahrsgutachten.

Die Auftriebskräfte durch den Wegfall der Pandemiebeschränkungen, die Nachwehen der Corona-Krise und der Krieg in der Ukraine sorgen für gegenläufige konjunkturelle Strömungen.

Die Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten einen Anstieg des Bruttoin-

landsprodukts von 2,7% für dieses Jahr und 3,1% für nächstes Jahr. Im Jahr 2023 sehen die Experten eine leichte Überauslastung der deutschen Wirtschaft aufgrund eines hohen Auftragsüberhangs in der Industrie sowie nachholender Konsumaktivität. Die wirtschaftliche Belebung wird in diesem Jahr vor allem von den privaten Verbrauchern getragen. Im kommenden Jahr werden die Bruttoanlageinvestitionen vornehmlich die wirtschaftliche Expansion bestimmen. Daraus leitet der ZDK ab, dass die Nachfrage nach Privatfahrzeugen (neu wie gebraucht) sich weiter erholen wird. Diese Nachfrage zu bedienen erscheint allerdings immer noch schwierig. Fehlende Teile zur Fertigung der Fahrzeuge, sei es aufgrund des Ukraine-Krieges, der gestiege-



nen Nachfrage nach Halbleitern oder der Auswirkungen von Corona-Lockdowns in der Logistikbranche, machen den Herstellern und Automobilhändlern das Leben schwer.

Neuwagen: Verhaltene gewerbliche Nachfrage

Die gewerbliche Nachfrage nach Neuwagen ist laut ZDK noch verhalten und von Unsicherheit geprägt. Eine Steigerung zum Vorjahr ist in diesem Jahr nicht zu erwarten. Dafür sind die steigenden Energiekosten und reduzierte Investitionen in Unternehmensanlagen, so auch Fahrzeuge, verantwortlich. Nach einer Normalisierung im Bereich der Lieferketten wie auch im Umgang mit den neuen preislichen Anforderungen an die Unternehmen sollte sich der gewerbliche Absatz an Neufahrzeugen ab dem nächsten Jahr erholen. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass die gewerblichen Neuzulassungen die Zahlen aus 2019 wieder erreichen werden. Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen ist und bleibt ungebrochen, allerdings kann diese Nachfrage wegen mangelnder Verfügbarkeit kaum bedient werden. Mit einer Entspannung der Lage ist jedoch erst ab dem Jahr 2023 zu rechnen.

Der Verlauf des Kriegsgeschehens in der Ukraine und die daraus resultierenden politischen Folgen sind unvorhersehbar. Je nachdem, welche Eskalationsstufe betreten wird, sind die Rohstoffpreisentwicklung, das

„Fehlende Teile zur Fertigung der Fahrzeuge machen den Herstellern und Automobilhändlern das Leben schwer.“

Jürgen Karpinski

Ausmaß der Lieferengpässe, das Sanktionsregime sowie die Flüchtlingsströme betroffen. Die Wirtschaftsforschungsinstitute nehmen an, dass die bislang verhängten Sanktionen in 2022 und 2023 bestehen bleiben und die russischen Energielieferungen fortgesetzt werden. Käme es jedoch zu einer abrupten Einstellung der Energielieferungen, wäre mit einem massiven Einbruch der Wirtschaftsleistung in Deutschland zu rechnen.

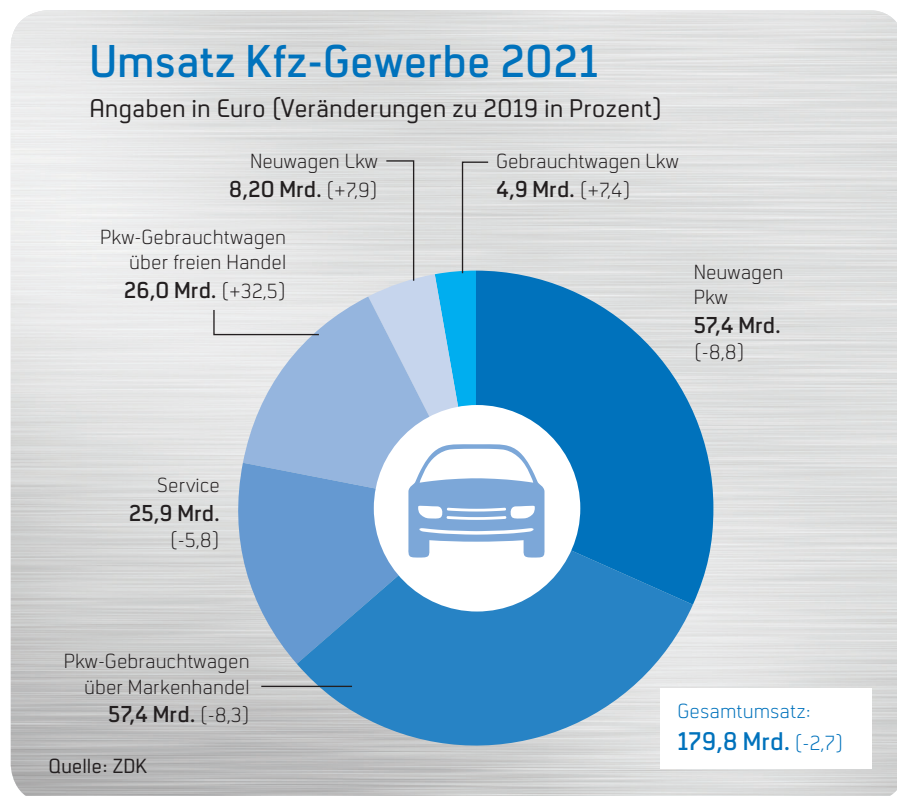
Lohnsteigerungen fangen Kaufkraftverlust nicht auf

Ausgehend von einem robusten Arbeitsmarkt soll die Zahl der Erwerbstätigen im Prognosezeitraum des Frühjahrsgutachtens weiter steigen. Die Arbeitslosenquote sinkt somit auf jeweils 5% in den Jahren 2022

und 2023. Die Nominallöhne schnellen spürbar in die Höhe. Damit wird der Kaufkraftverlust der Arbeitnehmer aber nicht gänzlich aufgefangen werden können. Erhöhte Preise über fast alle Lebensbereiche hinweg können nach dem ZDK dazu führen, dass etwa in urbanen Zentren alternative Mobilitätslösungen in den Vordergrund rücken. Zudem könnten sich einige private Kunden der Autohäuser und Kfz-Werkstätten dazu entschließen, Neuanschaffungen und nicht notwendige Reparaturleistungen aufzuschieben.

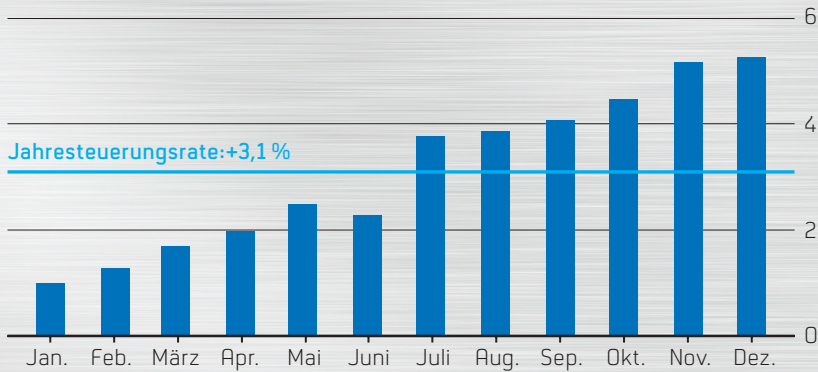
Inflationsrate auf hohem Niveau

Die Wirtschaftsexperten prognostizieren, dass sich die Verbraucherpreise im laufenden Jahr mit einer Rate von 6,1% und damit so stark wie seit 40 Jahren nicht mehr erhöhen werden: „Auch im kommenden Jahr bleibt die Rate mit 2,8% deutlich über dem Durchschnitt seit der Wiedervereinigung.“ Die Konsequenzen aus



Verbraucherpreisindex insgesamt für Deutschland 2021

Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %



Im Dezember 2021 lag die Inflationsrate – gemessen als Veränderung des Verbraucherpreisindex (VPI) zum Vorjahresmonat – bei +5,3 %. Sie erreichte damit am Jahresende den höchsten Stand im Jahr 2021.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2022

dem Krieg in der Ukraine verstärken die Inflation, die aufgrund des starken Anstiegs der Rohstoffpreise jedoch schon vor einem Jahr absehbar war.

„Insgesamt hat sich ein breit angelegter Preisdruck aufgebaut, der auch dann noch nachwirkt, wenn annahmegemäß die Rohstoffpreise wieder

etwas nachgeben und die Lieferengpässe in der zweiten Jahreshälfte sukzessive nachlassen“, heißt es im Gutachten. Das erhöhte Risiko einer Verfestigung der Inflation sehen die Experten darin, dass Unternehmen ihre Mitarbeiter wegen der Knappheit an Arbeitskräften über höhere Löhne zu binden versuchen und dafür Preissetzungsspielräume nutzen. Der ZDK stellt fest, dass auch die Autohäuser und Kfz-Werkstätten mit erhöhten Kosten kämpfen. Gründe dafür sind Einkaufspreiserhöhungen für Neufahrzeuge und Teile, höhere Ankaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen und allgemein höhere Gemeinkosten. Eine Weitergabe der erhöhten Kosten an die Endverbraucher ist für die Autohäuser und Kfz-Werkstätten unvermeidlich.



Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (BDK)

Martin Guse
Sprecher der Geschäftsführung

Corona-Lockdown, Hochwasser-Katastrophe, Halbleiterkrise – das Jahr 2021 hat die Betriebe des Kfz-Gewerbes vor einige Herausforderungen gestellt. Gleichzeitig haben sie bei großen Zukunftsthemen Entscheidungen mit langfristigen Folgen zu treffen. Agenturmodelle und Elektromobilität seien da nur als zwei Beispiele genannt. Diese Entwicklungen verlangen den Unternehmerinnen und Unternehmern im Kfz-Gewerbe einiges ab.

Gut, dass sie starke Partner an ihrer Seite haben. Der ZDK bündelt die Interessen der Betriebe und verleiht ihnen Nachdruck. Er unterstützt mit Informationen zu aktuellen fachlichen und

politischen Themen. Und er bietet zahlreiche Foren für den Austausch untereinander. Ein echter Gewinn für alle.

Auch wir als BDK haben im vergangenen Jahr immer beides im Blick gehabt, die akuten und die langfristigen Themen. Mit attraktiven Sonderkonditionen oder unserem Hochwasser-Hilfspaket konnten wir kurzfristig und effektiv unterstützen. Und wir stärken weiterhin die Unabhängigkeit des Kfz-Handels, beispielsweise mit unserer kostenfreien Plattform JuhuAuto. So können wir alle gemeinsam heute und in der Zukunft erfolgreich sein.

Interview mit ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn

Der Autohandel erlebt unruhige Zeiten

Durch die Transformation der kompletten Wertschöpfungskette bleibt kaum ein Stein auf dem anderen. Interview mit Thomas Peckruhn, ZDK-Vizepräsident und Sprecher des Fabrikatshandels



Herr Peckruhn, was bedeutet diese Transformation für die Arbeit der Fachgruppe Fabrikatsvereinigungen?

■ **Thomas Peckruhn:** Wir beschäftigen uns schwerpunktmäßig mit genau diesen Transformationsthemen, wie etwa den Auswirkungen der zunehmenden Elektromobilität, dem Erreichen der CO₂-Ziele und den Konsequenzen im Hinblick auf Bonussysteme, der Einführung von Agentursystemen sowie den neuen wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene. Zwischenzeitlich tauschen wir uns nicht mehr wie früher nur zwei Mal jährlich, sondern vielmehr rund zehn Mal pro Jahr in virtuellen Sitzungen aus.

Stichwort Gruppenfreistellungsverordnung: Wir haben zum 1.6.2022 eine neue Vertikal-GVO bekommen. Was ändert sich für den Handel?

Nicht so viel, wie einige vielleicht erwarten. Wir sind froh darüber, dass es auch weiterhin eine Vertikal-GVO gibt, denn so haben wir etwas mehr Rechtssicherheit, als wenn es diese Regelung nicht gäbe. Inhaltlich sind für uns die Ausführungen der EU-Kommission zu Agentursystemen in den ergänzenden Leitlinien zur Vertikal-GVO ausgesprochen wichtig. Gerade jetzt, wo bei vielen Fabrikaten Agentursysteme eingeführt werden, brauchen wir solche Klarstellungen.

Wie sehen Sie den aktuellen Trend zur Einführung von Agentursystemen?

Grundsätzlich sind die meisten Mitglieder in unserer Fachgruppe nicht gegen Agentursysteme. Allerdings kommt es sehr auf deren Ausgestaltung an. Am konsequentesten ist die komplette Umstellung des Vertriebssystems auf ein echtes Agentursystem. In diese Richtung geht es im Moment aber nur bei Mercedes-Benz. Über unechte Agentursysteme kann man natürlich auch spre-

chen, aber da sehen wir die Gefahr, dass wir einem Etikettenschwindel erliegen. Was die Verpflichtungen anbetrifft, ändert sich gegenüber dem Vertragshändlersystem nichts, aber die Vergütungen werden drastisch reduziert, und die Eingriffsmöglichkeiten der Hersteller/Importeure wachsen. Das ist für uns äußerst problematisch. Noch weniger können wir Systeme gutheißen, bei denen ein Teil der Modellpalette über ein klassisches Vertragshändlersystem, ein anderer Teil über ein unechtes Agentursystem vertrieben wird. Abgesehen von damit verbundenen Problemen im Umgang mit Kundendaten befürchten wir, dass die Verteilung der Kosten auf das Vertragshändler- bzw. das Agentursystem nicht nach dem Verursachungsprinzip erfolgt. Stattdessen wird das Vertragshändlersystem weitaus stärker belastet, weil dort bereits getätigte Investitionen eben nicht verteilt werden. Da besteht erheblicher Diskussionsbedarf, aber hier haben wir zumindest ein offenes Ohr bei der EU-Kommission, die die Problematik durchaus erkannt hat.

Durch E-Mobilität, zunehmenden Direktvertrieb und Digitalisierung wird das bisherige Geschäftsmodell des markengebundenen Autohauses völlig verändert. In welche Richtung geht dazu die Diskussion in der Fachgruppe?

Zu genau diesem Themenkomplex haben wir im letzten Jahr eine Studie beim International Car Distribution Program ICDP und dem Institut für Automobilwirtschaft (IfA) in Geislingen in Auftrag gegeben. Dabei geht es darum, was der Autokunde tatsächlich erwartet – online und offline – und wie wir uns als markengebundene Autohäuser aufstellen müssen, um die Wünsche des Kunden bestmöglich zu erfüllen. Die Studie wird ganz konkrete Handlungsempfehlungen für künftige Geschäftsmodelle aufzeigen. Die Ergebnisse werden noch vor der Sommerpause vorliegen.



Bericht aus Berlin

Eine Stimme für individuelle Mobilität

ZDK ist Thementreiber im Wahljahr +++ Technologieoffenheit und Innovationen im Fokus +++ Auf der Agenda des Berliner Automobildialogs: E-Fuels und die Zukunft der Mobilität +++ ZDK-Fachgespräch: Neues digitales Info-Format

2021 war ein Jahr des Umbruchs – politisch und personell. Viele Abgeordnete sind seit der Bundestagswahl neu im Amt. Ausschussvorsitzende, Sprecher der jeweiligen Fraktionen und Ansprechpartner in den Bundesministerien haben gewechselt. Viel Arbeit für das ZDK-Hauptstadtbüro, um Gesprächskontakte neu zu knüpfen und Vertrauen neu zu erwerben.

Der Regierungsbildung war eine geordnete und diskrete Verhandlung zwischen den Koalitionären vorausgegangen. Insgesamt 22 Arbeitsgruppen, besetzt mit Abgeordneten aller verhandelnden Parteien, erarbeiteten unter strengen Form- und

Fristerfordernissen die Ergebnisse für das Wahlprogramm. Strittige Inhalte wurden nach Abgabe der Dokumente aus den Fachgruppen von den Parteispitzen entschieden. Im Voraus hatte der ZDK seine Forderungen an die neue Bundesregierung öffentlich und an einzelne Politiker kommuniziert.

Inhaltlich setzt die neue Bundesregierung unter Olaf Scholz wichtige klimapolitische Ziele, die sehr ambitioniert sind, nach Ansicht des ZDK jedoch nur mit Technologieoffenheit und Innovationen gelingen und nicht mit Verboten und ideologiegetriebenen Fördermaßnahmen einherge-

hen können. Dafür lieferte das Hauptstadtbüro seinen politischen Gesprächspartnern gute Argumente und stärkte das Kfz-Gewerbe gleichzeitig als Branche des innovativen Handwerks, starken Handels und als unverzichtbare Säule der Mobilität.

Die Themen, für die das Berliner Team sowohl Abgeordnete als auch Vertreter der Bundesministerien mit Blick auf die Planungen für die nächste Legislaturperiode auf Basis des Koalitionsvertrags sensibilisierte, sind aktueller denn je:

- Förderung von Elektromobilität und synthetischen Kraftstoffen

- Sicherer Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen
- Bestand der Meisterausbildung
- Rolle der individuellen motorisierten Mobilität

Interviews mit Abgeordneten

Zur Bundestagswahl startete das ZDK-Team eine Interviewreihe mit Abgeordneten der Bundestagsfraktionen. Dabei wurden die Forderungen des Kfz-Gewerbes übermittelt, erläutert und platziert sowie die Positionen der Parteien erfragt. Rede und Antwort standen unter anderem Oliver Luksic, jetzt Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und der aktuelle Bundeslandwirtschaftsminister Cem Özdemir.



Berliner Automobildialoge

Ein bewährtes Format: Das ZDK-Hauptstadtbüro lädt Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und von Verbänden zum Disput über verkehrspolitische Themen. Im Mittelpunkt des im September als Webmeeting organisierten 15. Berliner Automobildialogs stand die Rolle von E-Fuels für den klimaneutralen Straßenverkehr. Ein Thema, das für die Zukunft des Verbrennungsmotors zunehmend an Bedeutung gewinnt. Denn auch wenn die Bundesregierung das Ziel von 15 Millionen E-Fahrzeugen bis 2030 erreicht,

bleibt die Frage nach der Dekarbonisierung der Bestandsflotte.

Experten der Zuliefer- und Mineralölindustrie zeigten Potenziale und verfügbare Innovationen von E-Fuels auf. Unterm Strich waren sich die Teilnehmer des Automobildialogs einig: Wer die Emissionen drastisch mindern will, darf keine technische Möglichkeit ausschließen. Ohne den Einsatz von E-Fuels sind die Klimaziele nicht erreichbar.

Individuelle Mobilität im Wandel

Wie werden wir uns künftig fortbewegen? Wem steht welcher Mobilitätswahlkreis mit welchem Verkehrsmittel zur Verfügung? Welche Rolle spielt das Auto dabei? Was ist für eine gut ausgebaute, sichere Verkehrsinfrastruktur nötig? Diesen Fragen zur Zukunft der individuellen Mobilität stellte sich die Expertenrunde des 16. Berliner Automobildialogs im November – die erste Präsenzveranstaltung in der Pandemiezeit.

Oliver Luksic, Chefverhandler Verkehrspolitik der FDP bei den Koalitionsverhandlungen, betonte die Bedeutung des Automobils als ein Stück persönlicher Freiheit und wichtigen Wirtschaftsfaktor. Besonders im urbanen Raum sei es not-

wendig, ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger durch digitale Vernetzung und intermodale Abstimmung zu organisieren. Michael Reink vom Handelsverband Deutschland plädierte für die Erreichbarkeit der Innenstädte mit allen Verkehrsmitteln. Das gelte für den Liefer- und den Kundenverkehr. Schließlich verwies Christian Funke, Geschäftsführer von Pro Mobilität e.V., auf die Tatsache, dass rund drei Viertel der Personenkilometer mit dem Auto absolviert werden. Dazu bedarf es klimaverträglicher Antriebstechnologien. Eine Forderung, die beim ZDK auf offene Ohren stößt.

ZDK-Fachgespräch: Neues digitales Info-Format

Seit März 2022 setzt das Hauptstadtbüro ein neues digitales Info-Format ein, das ZDK-Fachgespräch. Die ersten Themen: wichtige Daten aus dem DAT-Report 2022 sowie Reformvorschläge zum Umweltbonus. Damit gibt es jetzt quasi ein „Schnellboot“, mit dem prompt und flexibel auf aktuelle Themen eingegangen werden kann. Zielgruppen sind die Abgeordneten des Bundestages, Vertreter:innen der Ministerien sowie anderer Verbände und Organisationen und nicht zuletzt des Kraftfahrzeuggewerbes.

v. l. Michael Reink,
Christian Funke,
Tom Drechsler, Dr.
Christoph Konrad.
Bild: ProMotor/
Jeske





Entwicklung in Kfz-Unternehmen E-Mobilität nimmt Fahrt auf

Kaufprämie für E-Autos verlängert +++ Monatsreport Elektromobilität am Start +++ Hilfe für betriebseigene Ladeinfrastruktur gefordert +++ Kfz-Betriebe profitieren von THG-Quote +++ Überarbeitete GVO mit Spannung erwartet

Elektromobilität: Zahlen & Fakten

E-Mobile zählen zu den Auto-Gewinnern 2021: Mit knapp 356.000 batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen (BEV) wurden rund 83 Prozent mehr reine Stromer zugelassen als im Vorjahr. Das entspricht einem Marktanteil von 13,6 Prozent. Zusammen mit Plug-in-Hybriden (PHEV) war somit mehr als jedes vierte neu zugelassene Auto mit Stecker ausgestattet – auch ein Erfolg der Verbandsarbeit des ZDK.

Kaufprämie für E-Autos verlängert

Ein großes Thema 2021 war die Verlängerung der Kaufprämie für Elektroautos – sowohl in der politischen Interessenvertretung als auch in der praktischen Unterstützung der Mitglieder. Immerhin wurden für über 580.000 Förderanträge 3,1 Mrd. Euro ausgezahlt.

Ein steiniger Weg: Trotz eines Beschlusses auf dem Autogipfel im November 2020 drohte der Auslauf der Innovationsprämie aufgrund einer

fehlenden Anpassung der Förderrichtlinie. Da die finanzielle Unterstützung erst bei Auslieferung und Zulassung von bestellten Elektrofahrzeugen beantragt und ausgezahlt werden kann, wurde die schnelle Verabschiedung einer neuen Förderrichtlinie bereits im März 2021 beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) und nochmals mit Nachdruck im Mai beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) kommuniziert und eine schnelle Neuauflage gefordert.

Die Lage spitzte sich angesichts der zunehmenden Lieferprobleme der Hersteller im Jahresverlauf zu. Gleichzeitig konnte die ressortübergreifende Abstimmung der alten Bundesregierung zwischen BMWi, BMU, BMVI und BMF keinen Konsens in der Verlängerung der Innovationsprämie über das Jahr 2021 hinaus erzielen. Das Förderprogramm wurde im Rahmen der Wahlen zu einem Politikum.

Mit einem Schreiben an alle Bundesminister der beteiligten Ressorts im Oktober appellierte der ZDK-Präsident für eine schnelle Lösung. Der Koalitionsvertrag beinhaltet zwar eine Verlängerung der Innovationsprämie bis zum 31. Dezember 2022, Klarheit im Detail für das Kraftfahrzeuggewerbe gab es jedoch erst im Dezember. Daraufhin wurden entsprechende Informationen und aktualisierte Merkblätter an die Verbandsorganisation herausgegeben.

Für das Förderprogramm ab 2023 plant BMWK-Bundesminister Robert Habeck größere Änderungen unter Anwendung degressiver Förderstufen und kritischer Betrachtung von Plug-In-Hybriden. Diese Ankündigung gilt ebenfalls für die reduzierte Dienstwagenbesteuerung (§6 EStG). Angesichts der hohen Lieferzeiten wären bereits Fahrzeugbestellungen betroffen, die Anfang 2022 getätigt werden. Nicht zuletzt aus diesem Grund wird das Förderprogramm auch im Jahr 2022 eine wichtige Rolle in der Verbandsarbeit spielen.

Förderung gebrauchter E-Autos

Zur Diskussion stand weiterhin die Förderpraxis von jungen gebrauch-



ten E-Autos. Neben den hohen Anforderungen an die Förderfähigkeit (Mindestabschlag beim Verkaufspreis in Höhe von 20 Prozent zuzüglich Herstelleranteil am Umweltbonus) wurde 2021 zusätzlich der Abwicklungsprozess durch neue BAFA-Vorgaben stark beeinflusst: Einerseits muss ein verpflichtendes und kostenpflichtiges DAT-Gutachten zur einheitlichen Ermittlung der Bruttolistenpreise von Gebrauchtwagen ohne vorliegende Neuwa-

gen-Rechnung des Herstellers vorliegen. Andererseits wurde die Möglichkeit zur korrigierten Rechnungsstellung nach eingereichtem Förderantrag aufgehoben.

Der ZDK erörterte in Gesprächen mit BAFA und DAT mögliche Fehlerquellen, die zur Ablehnung von Förderanträgen führen und somit den erfolgreichen Verkauf von gebrauchten Elektrofahrzeugen beeinträchtigen. Daraus resultierende Handlungs-

empfehlungen wurden in Rundschreiben und Infobriefen an die Verbandsorganisation kommuniziert. Großes Echo dazu fand ein Online-Seminar in Kooperation mit der DAT. In zwölf Schulungsterminen hielten sich insgesamt über 400 Gebrauchtwagenverantwortliche von Autohäusern auf dem Laufenden. Weitere Veranstaltungen für 2022 sind geplant.

Mittel für Ladeinfrastruktur notwendig

Immer mehr Vertragshändler bauen angesichts der zunehmenden E-Auto-Verkäufe und Eigenzulassungen die betriebseigene Ladeinfrastruktur auf und aus. Zugleich legen die Hersteller und Importeure immer mehr Standards für die vorzuhaltende Ladeinfrastruktur des eigenen Händlernetzes fest. Diese Entwicklungen machen den Zu-

gang des Kraftfahrzeuggewerbes zu Fördermitteln des Bundes notwendig.

Der ZDK begleitete die zahlreichen neuen Förderprogramme und temporären -aufrufe, indem er praxisrelevante Informationen zusammengetragen und bewertet hat. Für fabrikatsgebundene Händler und Werkstätten gilt dabei nach wie vor das sogenannte Subsidiaritätsprinzip. Es schließt die Förderung von Ladeinfrastruktur-Projekten als Folge von Hersteller-Standards aus – eine der größten Hürden für den Zugang zu Fördermitteln. Um auch diesen Betrieben die Unterstützung zu ermöglichen, wurde eine Argumentationsvorlage erarbeitet und je nach Förderaufruf angepasst. Damit kann die Förderfähigkeit aufgrund überzogener Herstellerstandards hergestellt werden.

THG-Quote profitabel für Betriebe

2021 überarbeitete das BMU die Treibhausgas-Minderungsquote (THG-Quote). Der ZDK kritisierte die Dreifach-Anrechnung der energetischen Menge des Stroms in Elektrofahrzeugen zur Erfüllung der THG-Quote und wertete sie für den Ausbau und den Einsatz strombasierter Kraftstoffe (E-Fuels) als wettbewerbsnachteilig, sah aber dennoch Geschäftspotenziale. Schließlich erzeugen die Kfz-Betriebe mit dem eigenen E-Auto-Fuhrpark, dem Verkauf von neuen und gebrauchten E-Autos und eigenen Ladesäulen eine Vielzahl an THG-Quoten. Mögliche Lösungen:

- Kfz-Betriebe erhalten Vergütungen für BEV-Eigenzulassungen.
- Autohäuser bieten Kunden die Abwicklung und Vergütung von THG-Quoten für ihre Fahrzeuge an.



Nürnb. Allgemeine Versicherungs-AG

Peter Meier Sprecher des Vorstandes

Unmittelbar nach der Flut im letzten Jahr hat die NÜRNBERGER damit begonnen, betroffene Kunden zu kontaktieren und Schadenregulierer in die verwüsteten Regionen beordert. Wir konnten den Geschädigten schnelle und unkomplizierte Lösungen bieten. Vielen Menschen ist bewusst geworden, wie wichtig Elementarschutz ist.

Als berufsständischer Versicherer und Partner des Kfz-Gewerbes kennt die NÜRNBERGER/GARANTA die Gefahren eines Kfz-Betriebs. Daher sichert sie seit vielen Jahren die Unter-

nehmen mit ihrer Multi-Risk-Police ab. Der GARANTA Spezial-Schutz ist eine besonders preisgünstige und überzeugende branchenspezifische Versicherungslösung.

Die 400 Mitarbeitenden des NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienstes (www.nuernberger-automobil.de) beraten Sie gern direkt vor Ort in Ihren Betrieben. Mit diesem speziell für das Kfz-Gewerbe ausgerichteten Vertrieb besitzt die NÜRNBERGER ein Alleinstellungsmerkmal in Deutschland.



THG-Minderungsquote:
Info-Video für den Handel

nung und der Leitlinien sind am 11. Mai 2022 veröffentlicht worden.

Positiv aus Sicht des Automobilhandels ist die neue Regelung in Art. 2 Abs. 5 der Verordnung zum Informationsaustausch beim zweigleisigen Vertrieb. Die EU-Kommission stellt ergänzend dazu in den neuen Leitlinien klar, welche Informationen ein Anbieter von seinem Abnehmer verlangen kann und welche nicht. Es wird interessant sein zu sehen, wie diese Regelung in der Praxis umgesetzt wird.

Sehr hilfreich sind auch die ausführlichen Klarstellungen der EU-Kommission zu Agentursystemen. Angesichts des Trends zum Wechsel von Vertragshändler- zu echten oder unechten Agentursystemen im Neuwagenvertrieb gab es viele offene Fragen. Viele von ihnen werden durch die Ausführungen der Kommission nun beantwortet. Allerdings sind nach wie vor bei Mischsystemen einige automobilspezifische Aspekte ungeklärt. Hier könnte durch die neuen

Leitlinien zur Kfz-GVO Abhilfe geschaffen werden. Dafür wird der ZDK sich gemeinsam mit AECDD einsetzen.

Im Jahr 2022 wird die Überarbeitung der Kfz-GVO 461/2010, die für den Aftersales relevant ist, in die nächste Phase gehen. Nach der ersten Konsultation hat die EU-Kommission ihren Bericht im Mai 2021 vorgelegt. Wesentliche Erkenntnisse für die Neugestaltung einer Kfz-GVO, die ab dem 1. Juni 2023 in Kraft treten könnte, lassen sich daraus noch nicht ableiten.

- Der verkaufte Ladestrom an eigenen öffentlichen Ladesäulen generiert Einnahmen und trägt zur Refinanzierung der Investitionen in Ladeinfrastruktur bei.

Um die THG-Quote erfolgreich in das Dienstleistungsportfolio von Autohäusern und Werkstätten zu integrieren, vereinbarte der ZDK die Zusammenarbeit mit dem Start-Up ZusammenStromen GmbH, das die Plattform www.geld-für-eAuto.de entwickelte. Zum einen ermöglicht der Kooperationspartner Autohäusern damit ein festes und sicheres Vergütungsmodell. Zum anderen wurde viel Wert auf flexible Verwaltungsmöglichkeiten und schlanke Prozesse gelegt.

Fachgruppe gibt Studie in Auftrag

Welche Anforderungen und Erwartungen stellt der Kunde von morgen? Wie kann der Handel seine Geschäftspolitik darauf ausrichten? Fragen, die die Fachgruppe Fabrikatsvereinigungen mit verschiedenen Unternehmensberatungsgesellschaften und Forschungsinstituten erörterte. Als Ergebnis der Diskussion wurden das Institut für Automobilwirtschaft (IfA) in Geislingen gemeinsam mit dem International Car Distribution Programme (ICDP) beauftragt, dazu eine Studie zu erstellen, die auch konkrete

Handlungsempfehlungen für Autohäuser enthalten soll.

Desweiteren hat sich die Fachgruppe 2021 intensiv mit den Lieferproblemen bei vielen Fabrikaten sowie mit den geplanten Veränderungen der Vertriebssysteme – vom Vertragshändler- zum Agentursystem – auseinandergesetzt.

In der Diskussion stand ebenso die Entscheidung des OGH Wien, in der die Richter Peugeot Austria verurteilten, seine Marktmacht gegenüber Händlern zu missbrauchen. Die Fachgruppe analysierte, ob und in welcher Weise eine Übertragung der Entscheidung auf den deutschen Automobilhandel möglich ist. In diesem Zusammenhang führt der ZDK Gespräche mit dem Bundeskartellamt.

Neue GVO mit Spannung erwartet

Im Juli 2021 veröffentlichte die EU-Kommission den ersten Entwurf einer neuen Vertikal-GVO mit den erläuternden Leitlinien. ZDK als auch AECDD nahmen die Gelegenheit wahr, sich dazu im Rahmen einer öffentlichen Konsultation zu äußern. Die endgültigen Texte der Verord-

„Die THG-Minderungsquote eröffnet Geschäftspotenzial für Kfz-Betriebe.“

Thomas Peckruhn

Interview mit Helmut Peter, ZDK-Vorstand und Präsident des Kfz-Landesverbands Thüringen

Der Kunde sucht den Händler

Die Herausforderungen für das Autohaus sind größer denn je: Pandemie, Lieferengpässe, geänderte Vertriebsstrukturen, E-Mobilität und der Ukraine-Krieg

Wie bewerten Sie die aktuelle Lage des Autohandels?

■ **Helmut Peter:** Die Pandemie hat uns sicher nicht so zu schaffen gemacht wie anderen Branchen. Der Umsatz sank zwar, aber durch die Preissteigerung konnten wir eine bessere Rendite erzielen. Außerdem hatten wir noch die Möglichkeit, durch Kosteneinsparungen die Folgen abzumildern. Die hohen Ausgaben beispielsweise für Events, Dienstreisen und Lehrgänge fielen ja weg.

Wie wirkt sich inzwischen die Elektromobilität im Autohaus aus?

Im Verkauf erleben wir die Unsicherheiten durch die E-Prämie. Im Service fehlen wegen der Produktionsausfälle Ersatzteile. Das und fehlende Werkzeuge sorgen für extrem hohe Stundenlöhne, die der Normalverbraucher kaum mehr zahlen kann. Als zunehmend problematischer sehe ich auch die Ausstattung der Neuwagen generell. Inzwischen wird so viel in die Autos gepackt, dass dies den Kunden und sogar die Verkäufer überfordert. Außerdem werden die Fahrzeuge aufgrund der vielen Funktionen auch störanfälliger.

Glauben Sie, dass sich die E-Mobilität durchsetzen wird?

Ich halte es für eine politische Fehlentscheidung, beim Antrieb allein auf die Elektromobilität zu setzen. Sie hat mit einem Anteil von 20 Prozent ihre Berechtigung.

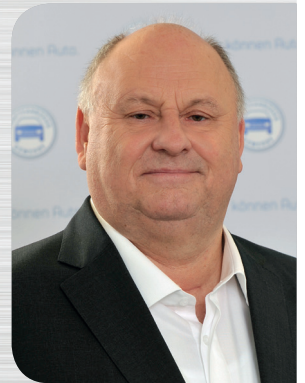
Aber mehr werden wir in Deutschland bei dem hohen Verkehrsaufkommen und der Fahrzeugdichte nicht erreichen. Deshalb werden wir auch noch über das Jahr 2030 hinweg mit Verbrennern leben müssen und wollen. Die Elektromobilität kann nur eine Übergangstechnologie zu einer anderen Antriebsform sein.

Wie ergeht es Ihnen als Mehrmarkenhändler?

Ich habe aus jedem Dorf eine Kuh. Das heißt, ich biete in meinen 29 Betriebsstätten und 24 Häusern fast alle Marken. Das A und O in der Mehrmarkenwelt verlangt eine strikte Trennung zwischen den Marken. Das ist eine Herausforderung, aber wichtig. Ich habe eine klare Struktur in den einzelnen Häusern. Und weil die Häuser im Radius von etwa 200 Kilometer Entfernung zueinander liegen, mache ich mir selbst keine Konkurrenz, kann aber noch Synergien nutzen. Unterm Strich überwiegen für mich deshalb die Vorteile als Mehrmarkenhändler.

Bereitet Ihnen die Umstellung der Vertriebsstruktur im Autohandel Sorgen?

In meinen Häusern habe ich verschiedene Vertriebsstrukturen. Ich arbeite sowohl als Halbagent als auch als Vollagent. Wir werden uns auf die neuen Strukturen einlassen. Ich sehe das insgesamt auch deshalb entspannt, weil sich der Hersteller oder Importeur in einer Partnerschaft gar nicht leisten kann, dauerhaft den Handel zu vernachlässigen. Sie sind auf den Handel angewiesen. Die Gefahren durch den Direktvertrieb und reinen Internethandel schätze ich nicht sehr hoch ein. Die Praxis zeigt es uns immer wieder: Der Kunde sucht den Händler. Ich glaube auch an die individuelle Mobilität. Skeptisch bin ich allerdings, ob wir in dem Leasinggeschäft weiterkommen. Denn an dieser Art von Fahrzeughandel wollen einfach zu viele Dienstleister mitverdienen.





Aus- und Weiterbildung Passgenaue Angebote für Digital Natives

Zwei Leuchtturm-Projekte im Fokus: Betriebsfinder und Werkzeugkasten zur Gewinnung neuer Azubis +++ Digitale Gesellenprüfung nimmt Fahrt auf +++ EuroSkills und PLW wieder am Start

Initiative „AutoBerufe – Zukunft durch Mobilität“

Die Initiative „AutoBerufe“ hat sich strategisch und inhaltlich zukunftsweisend neu aufgestellt. Der Prozess war notwendig, um für die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen am Ausbildungsmarkt noch besser gewappnet zu sein und den rückläufigen Ausbildungszahlen entgegenzuwirken. Das Logo sowie der Claim der Initiative sollen diesen Anspruch unterstreichen.



Die Mitglieder aus den Reihen der Automobilhersteller und Importeure, Robert Bosch und ZDK begrüßten mit dem Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) zudem einen Neuzugang. Neu besetzt wurde auch der Aktionsausschuss, der alle Maßnahmen plant und steuert.

Im Fokus der Arbeit standen im Berichtsjahr 2021 unter anderem zwei Leuchtturmprojekte: #wasmitautos Betriebsfinder sowie der neue Werkzeugkasten für die optimale Rekrutierung neuer Auszubildenden.

wasmitautos Betriebsfinder

Der Betriebsfinder bringt zusammen, was zusammengehört: die Kfz-Ausbildungsbetriebe mit potentiellen neuen Auszubildenden.



Als Pilotprojekt gestartet, verzeichnet der Betriebefinder (www.wasmitautos.com/betriebefinder) mittlerweile mehr als 4.500 Ausbildungsbetriebe aus 14 Landesverbandsbereichen. Weitere Kfz-Ausbildungsbetriebe aus dem Bundesland Bayern wurden über eine entsprechende Verlinkung angeschlossen. Seit Anfang des Jahres 2022 gibt es die zusätzliche Möglichkeit, sich als Ausbildungsbetrieb über ein Online-Formular für den Betriebefinder zu registrieren.

Aufgabe ist jetzt, den Betriebefinder bei der relevanten Zielgruppe der 15- bis 22-Jährigen sowie bei den Multiplikatoren bekannt zu machen.

Der neue Werkzeugkasten

Im digitalen „Werkzeugkasten“ für das Rekrutieren neuer Auszubildender finden sich alle Phasen des so wichtigen Rekrutierungsprozesses von Azubis wieder. Auf www.autobetriebe.de/werkzeugkasten erhalten Kfz-Betriebe kostenlos Informationen zu den Themen Employer Branding (Arbeitgebermarke), Nachwuchswerbung, Rekrutierungs- und Bewerbungsprozess sowie Onboarding (Integration und Bindung).

Mit vielen Anleitungen, Checklisten, Bildmaterial und Erklär-Videos kann

der eigene Rekrutierungsprozess jetzt moderner gestaltet werden. Und die Generation Z wird dort erreicht, wo sie sich aufhält: im Internet. Die zusammengestellten Informationen, Anleitungen und Tipps sollen die Kfz-Betriebe dabei unterstützen, zukünftig Nachwuchskräfte effektiv zu erreichen und sie dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Bereits jetzt werden die Themen, Anleitungen und Tipps erweitert.

Digitale Gesellenprüfung kommt in Fahrt

Das Kfz-Gewerbe ist einer der größten Ausbilder im Handwerk. Damit das so bleibt, sollen Online-Angebote in der Ausbildung den Nachwuchs zusätzlich locken. Ein wichtiger Baustein ist die digitale Gesellenprüfung.

Das Motto lautete 2021 einmal mehr: PC statt Fragebogen. Rund 5.500 Prüflinge aus neun Bundesländern haben sich an 47 Standorten an der digitalen Gesellenprüfung beteiligt und den ersten sowie den zweiten Teil der theoretischen Gesellenprüfung absolviert. Die Prüfungen konnten entweder am PC-Pool der Bil-

dungseinrichtungen oder an den vom ZDK-Dienstleister via Leih-Service zur Verfügung gestellten Laptop-pools durchgeführt werden.

Erarbeitet wurden darüber hinaus moderne Fragenformate und -typen in Zusammenarbeit von Mitarbeitern der Abteilung Berufsbildung (Prüfungswesen/Aufgabenbank) und Prüfungsvertretern der beteiligten Bundesländer. Bilddiagnose und -zuordnung, Gruppierungsfragen, Lückentext, aber auch anspruchsvolle Wahlfragen und mehrere Handlungsblöcke erfassen dabei alle Themen und Facetten der Berufsausbildung. Die Antworten sind durch differenzierte Schwierigkeitsgrade jetzt trennschärfer, objektiver und besser vergleichbar.

Insgesamt ist das Verfahren der digitalen Gesellenprüfung standardisiert und transparent. Um Täuschungsversuche auszuschließen, wird die Reihenfolge der Fragen je Prüfling randomisiert. Ein weiterer Vorteil ist die gleichberechtigte und deutlich schnellere Auswertung der Antworten spätestens nach drei Werktagen. Falls nötig kann der Prüfungsausschuss kontrollierend ein-





Rund 5.500 Prüflinge haben sich an 47 Standorten in neun Bundesländern an der digitalen Gesellenprüfung beteiligt und so den ersten und zweiten Teil der theoretischen Gesellenprüfung absolviert.

Bei der neuen Meisterprüfung spielen die digitale Auftragsannahme sowie internetgesteuerte Mess-, Prüf- und Diagnoseprozesse eine große Rolle.

greifen. Dazu werden im Anschluss die Prüfungsergebnisse umfangreich ausgewertet und den teilnehmenden Ausschüssen in einer Nachbesprechung dargestellt. So ist eine stetig weiter steigende Qualität und hohe Transparenz gewährleistet.

Ziel ist und bleibt, die Effizienz und Qualität der Prüfungen zu steigern. So erfolgt die Auswertung der Frageenergebnisse bundesweit. Dadurch können Handlungsfelder erkannt und Lösungen mit allen Beteiligten in einem sogenannten Qualitätszirkel erarbeitet werden.

Wie das System praktisch funktioniert, zeigen seit der ersten Jahreshälfte 2021 Demoprüfungen des ZDK, adressiert an Prüflinge, interessierte Lehrer und Prüfungsausschüsse. Der gesamte Lernvorteil für die Azubis erschließt sich aber erst durch eine enge Verzahnung mit E-Learnings und klassischen Lern-Angeboten, der Prüfungsvorbereitung sowie dem Online-Berichtsheft.

Bewährt hat sich der Arbeitskreis „Gesellenprüfung“, in dem sich Landesverbandsvertreter sowie Arbeitgeber-, Arbeitnehmer- und Lehrervertreter über die Verbesserung der theoretischen Prüfung und praktischen Gesellenprüfung austauschen. Für die Winterprüfung 2021

wurden die beiden einheitlichen Aufgabenvorschläge „1.2 Kraftfahrzeug- und Instandhaltungstechnik – Hochvoltssystem“ sowie „2.1 Diagnosetechnik – Assistenzsysteme“ für die theoretische Gesellenprüfung Teil 2 im Schwerpunkt Personenkraftwagenteknik abgestimmt und zur Anwendung gebracht.

Insgesamt hat das ZDK-Team Prüfungswesen/Aufgabenbank die Aufgaben- und Lösungssätze für circa 21.000 Gesellenprüfungen (Digital und Print) erstellt. In enger Zusammenarbeit mit den Landesprüfungsausschüssen wurden 2021 so über 200 Prüfungsstandorte in 12 Bundesländern betreut.

Neue Kfz-Meisterprüfung

Die neue Meisterprüfung befindet sich weiterhin in der Umsetzungsphase. Einige Ausschüsse müssen die Inhalte noch realisieren und die praktische Prüfung (Meisterprüfung Teil I) sowie die schriftliche Prüfung (Meisterprüfung Teil II) gestalten. Die besondere Herausforderung lautet, alltägliche berufliche Handlungen an modernen Fahrzeugen prüfungstauglich zu gestalten. Hier spielen die digitale Auftragsannahme sowie internetgesteuerte Mess-, Prüf- und Diagnoseprozesse eine große Rolle.

Aufgrund der neuen Prüfungsstruktur in der Kfz-Meisterprüfung hat die Modernisierung der Prüfungsinhalte bei der 1997 etablierten Kfz-Service-techniker-Prüfung an Bedeutung gewonnen. Ziel ist es, die Befreiung von Teil I der Kfz-Meisterprüfung bei einer bestandenen Kfz-Service-techniker-Prüfung aufrechtzuerhalten. Bedingt durch die Novellierung der Handwerksordnung 2021 und der Verschärfung der Befreiung vergleichbarer Tätigkeiten wird die Kfz-Service-techniker-Prüfung inhaltlich vergleichbar angepasst.

Weiterbildung für Ausbilder

Seit 1979 bietet der ZDK in Zusammenarbeit mit Automobilherstellern, Importeuren und Zulieferern eine Fortbildungsreihe für überbetriebliche Ausbilder an, die in Berufsbildungszentren des Handwerks im Themenbereich Kfz-Technik unterrichten.

An der Fortbildung nehmen regelmäßig rund 500 Ausbilder teil. Sie werden somit dem High-Tech-Anspruch der überbetrieblichen Unterweisung von Kfz-Auszubildenden



Erfolgreich bei den EuroSkills: Clemens Böhm und Tobias Zander (2./3.v.l.) mit den Bundestrainern Thomas Holzmann (l.) und Jörg Stotz (r.).

EuroSkills Graz mit zwei Teilnehmern aus Hessen

2021 zeigte der Kfz-Nachwuchs bei den EuroSkills wieder, was er kann. Das Kfz-Gewerbe schickte mit Tobias Zander, Kfz-Mechatroniker (Pkw), sowie Clemens Böhm, Kfz-Mechatroniker (Nfz), zwei Teilnehmer ins Rennen. Zur Unterstützung und gleichzeitig als EuroSkills-Prüfer führen die ZDK-Experten Jörg Stotz und Thomas Holzmann mit nach Graz.

Clemens Böhm (22) vom Mercedes-Benz-Autohaus Bartmann in Hessen holte in der Disziplin „Heavy Truck Maintenance“ die Bronzemedaille. Tobias Zander (22) vom Nissan- und Mitsubishi-Autohaus Lisson, ebenfalls Hessen, sicherte sich im Bereich „Automobile Technology“ eine Exzellenzmedaille, die Teilnehmer für hervorragende Leistungen erhalten.

Die Lkw-Mechatroniker mussten ihr Können an drei Wettkampftagen an insgesamt fünf Stationen

zeigen. Die Aufgaben reichten von einer Diagnose am Motormanagement über Arbeiten an der Motormechanik bis hin zur Fehlersuche an Lenkung, Federung und Elektronik. Clemens Böhm punktete besonders bei den Diagnoseaufgaben an der Elektronik.

Tobias Zander bewies sein Know-how unter anderem bei der Fahrwerks- und Bremsendiagnose, der Diagnose von Motormanagement und Komfortelektronik sowie beim Zerlegen und Vermessen eines Benzinmotors.

Bei den EuroSkills kämpften vom 22. bis 24. September 2021 rund 400 Fachkräfte aus 22 Nationen in 38 offiziellen und 10 Präsentationsdisziplinen gegeneinander. Der Wettbewerb findet alle zwei Jahre statt. 2023 richtet voraussichtlich Polen die Wettkämpfe aus.

gerecht. Jährlich finden rund 50 Seminare mit praxisorientierten Themen statt. Das Schulungsvolumen umfasst circa 2.000 Tage pro Jahr. Trotz Corona-Pandemie konnten 25 Lehrgänge in der Seminarperiode 2021 für Ausbilder an überbetrieblichen Bildungsstätten mit den Seminarveranstaltern vereinbart und durchgeführt werden.

Die Veröffentlichung des ZDK-Weiterbildungsprogramms erfolgt ausschließlich im Internet. Auch die Kommunikation mit den rund 170 Berufsbildungszentren des Handwerks wird zunehmend auf elektronischem Wege realisiert.

Gütegemeinschaft „AutoBerufe“

Nachdem sich die beiden Gütegemeinschaften Service und Vertrieb im Juni 2020 zur neuen Gütegemeinschaft „AutoBerufe“ vereint haben, stand 2021 bei den Mitgliedern die Vorbereitung ihrer Marken nach dem neuen Qualifizierungskonzept auf dem Programm.

Restaurator auf akademischer Stufe

Der „Restaurator im Kraftfahrzeugtechnischen Handwerk“ ist auf die DQR-Stufe 7 gehoben worden. Erstmals gibt es damit im Kfz-Gewerbe eine akademische Stufe – den „Master Professional Restaurator im Kraftfahrzeugtechnischen Handwerk“. Da der Anspruch sehr hoch ist, mussten allerdings erst Dozenten gefunden und geschult werden, die diese DQR-Stufe auch lehren können. Geplant ist der Start des Studienganges für den späten Herbst 2022.

Die beiden frisch gekürten Bundessieger: (v.l.) Marco Berklmeir bei den Autokaufleuten und Jonas Müller bei den Kfz-Mechatronikern. Geehrt wurden sie u. a. von ZDK-Geschäftsführerin Birgit Behrens.

Außerdem ist es gelungen, den „Master Professional Restaurator für das Kraftfahrzeugtechnische Handwerk“ bei der Stiftung für Denkmalschutz zu listen. Somit können Studierende jetzt Bafög beantragen. Infos unter www.denkmalschutz.de/aktuelles.html.

Workshop zur Oldtimer-Studie

Auch Fachbetriebe für historische Fahrzeuge müssen sich weiterent-

wickeln, um rentabel arbeiten zu können. Folgende Themen wurden dazu im Nachtrag zur 4. Oldtimerstudie in einem Workshop definiert:

- Finden und Qualifizieren von Fachkräften
- Betriebsführung und Rentabilitätssteigerung
- Marktpotenzial und Marktbearbeitung
- Marketing und Unternehmensdarstellung



Praktischer Leistungswettbewerb (PLW)

Die Sieger des Bundesleistungswettbewerbs der Kfz-Handwerksjugend 2021 kommen aus Hessen und Bayern. Bundesweit bester Kfz-Mechatroniker ist Jonas Müller. Der 22-Jährige aus Hessen setzte sich beim PLW an der Landesfachschole des Kfz-Gewerbes in Frankfurt gegen Sebastian Langer (24) aus Brandenburg und Nathan-Gabriel Kindilide (27) aus Hamburg durch. Jonas Müller hat als Bundessieger nun die Möglichkeit, sich beim Fünf-Länder-Cup in Dresden für den internationalen Wettbewerb zu qualifizieren.

Insgesamt 16 Kfz-Mechatroniker-Gesellen lösten verschiedene praktische Aufgaben aus dem Werkstattalltag an 16 Stationen. Die Fragen kamen aus Bereichen wie Motormanagement, Motormechanik, Hochvolt, Bordnetz oder Fahrerassistenzsysteme.

Den Titel Bester Automobilkaufmann holte Marco Berklmeir (24) aus Bayern. Der 24-Jährige verwies Marius Broß (22) aus Baden-Württemberg und Edon Memaj (22) aus NRW auf die Plätze zwei und drei. Die Automobilkaufleute führen im Wettbewerb vier Fachgespräche zu den Themen Unfall, Finanzierung, Vertrieb und Marketing.

AutoBerufe Award: Platz 1 für Autohaus Huber

Das Autohaus J. Huber aus Pfarrkirchen in Niederbayern holte sich Platz 1 bei dem AutoBerufe Award 2022. Silber ging an das Autohaus Albertsmeyer mit vier Standorten in Nordthüringen, und Bronze erhielt das Autohaus Beresa in Münster. Die Preise wurden beim „Treffpunkt Berufsbildung“ am 26. April 2022 in Fulda für besondere Leistungen bei der Gewinnung, Ausbildung und Weiterentwicklung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verliehen. Eine Jury der Sponsoren Fuchs Schmierstoffe, Firma Lucas-Nülle, Nürnberger Versicherung, Vogel Communications Group sowie des ZDK hatte die drei besten Nachwuchsprojekte herausgefiltert. Das Branchenpublikum stimmte per Live-Voting über die Platzierungen ab. Außerdem hatte es beim „Treffpunkt Berufsbildung“ für die rund 170 Teilnehmer spannende Vorträge sowie praxisnahe Foren und Diskussionsrunden mit zukunftsweisenden Themen rund um den Rekrutierungsprozess gegeben.



Automechanika Digital Plus mit vielen Online-Besuchern

Es war ein Neubeginn nach eineinhalbjähriger Zwangspause: Die Automechanika startete im September 2021 als Automechanika Digital Plus. Zur Sonderausgabe zeigte der ZDK an drei Tagen ein umfangreiches Programm. Workshops und Fachvorträge wurden live präsentiert und gleichzeitig gestreamt. Die Themen:

- Grüne Kraftstoffe und Antriebe
- AÜK
- Werkstatt der Zukunft

Erwähnenswert: Der ZDK hat mit den Streams deutlich mehr Interessenten gewinnen können, als Besucher auf einer Präsenzmesse den Stand besuchen.

Unter Leitung von Julia Westerhold (Fabula Film) diskutierten Gerhard Preuß (ADAC), Harald Hahn (ASA-Verband) und Wilhelm Hülsdonk (ZDK-Bundesinnungsmeister), ob qualifizierte Werkstätten auch zukünftig notwendig sind.



Karsten Schulze (ADAC Technikpräsident), Wilhelm Hülsdonk (ZDK-Bundesinnungsmeister), Detlef Braun (Geschäftsführer Messe Frankfurt) diskutierten live unter der Leitung von Philipp Sternberg (Fabula Film), wie die CO₂-Ziele zu erreichen sind. Online zugeschaltet waren in die Diskussion Reinhard Houben MdB (FDP) und Dr. Joachim Damasky (VDA-Geschäftsführer Technik).



Unter der Moderation von Julia Westerhold (Fabula Film) diskutierte Jeffrey Kilian (ZDK-Vorstandsmitglied und Vorsitzender Bundesfachgruppe Freie Werkstätten im ZDK) mit Werner Steber, Svenja Kley und Michael Breuer (alle ZDK-Abteilung Werkstätten und Technik), wie ein technologieoffener Klimaschutz umgesetzt werden kann und wie das Kraftfahrzeuggewerbe hierauf vorbereitet ist.



TAK OnlineAkademie

So geht digitales Lernen

Website vermittelt Kfz-Wissen jetzt auch online +++ Neu: E-Learning-Programm zur AÜK +++ Lernformate wie Web-Seminare, Blended Learning und Learning Nuggets in Planung

Die Akademie Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (TAK) präsentiert und vermarktet Bildungsprodukte künftig online. Mit der Website TAK OnlineAkademie, die das alte Lernportal ablöst, soll die digitale Präsenz erneuert und ausgebaut werden. Nutzer können sich nun weiterbilden, wann und wo sie wollen.

Das Angebot richtet sich an Mitarbeiter und Partner des Kfz-Gewerbes, aber auch an jeden Interessierten. Auf dem Programm stehen interaktive Lehrgänge zur Vorbereitung auf offizielle Prüflerhänge, zur eigenen Fortbildung sowie zu Themen, die das Kfz-Gewerbe bewegt. Geplant sind zudem neue Lernformate, wie Web-Seminare, Blended Learning und Learning Nuggets.

E-Learningkurse: bewährt und neu

Die bereits bekannten E-Learningkurse der TAK werden schrittweise aktualisiert und erneuert und auf dem Lernportal ebenfalls zur Verfügung stehen. Neu ist das E-Learning-Programm zur AÜK. Hintergründe und Funktionen des Systems werden den Werkstattmitarbeitern lebendig und faktenreich vermittelt. Nach der erfolgreichen Teilnahme an

einem E-Learning-Kurs können sich die Teilnehmer das Zertifikat herunterladen und ausdrucken.

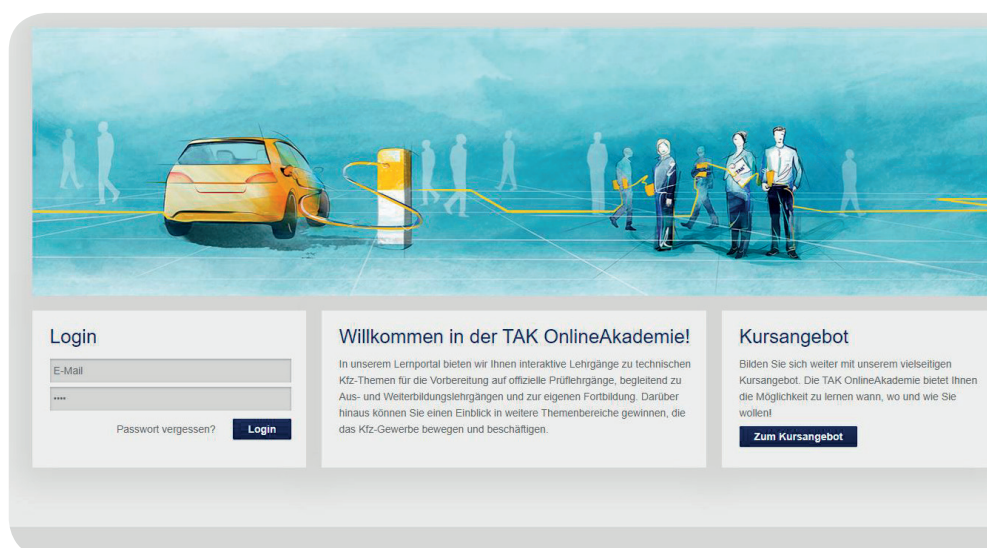
Über 160 Berufsbildungszentren profitieren

Zugriff auf einige E-Learning-Kurse zur thematischen Vorbereitung auf offizielle Prüflerhänge haben im Rahmen der Kooperation mit der TAK auch die über 160 Berufsbildungszentren des Handwerks. Ziel ist ein möglichst homogener Wissensstand der Teilnehmer. Die Kosten sind in den Schulungsgebühren bereits enthalten.

Für alle, die nicht an einer Präsenzschulung teilnehmen: Die E-Learnings können über den Online-Shop der TAK OnlineAkademie auch gekauft werden.

Produktion komplett in Eigenregie

Während die Erstellung der E-Learnings in der Vergangenheit von einer Agentur übernommen wurde, erfolgt das nun in Eigenregie. Mit Articulate setzt die TAK hierfür eine spezielle Software ein. Eine eigene Film- und Fotoausstattung ermöglicht es, benötigtes Bild- und Bewegtbildmaterial jetzt direkt in TAK-Räumen wie dem Labor in Köln-Wahn zu produzieren. Gesteuert und verwaltet wird die Plattform über das Learning Management System WebCampus des Hamburger Unternehmens Alphabrik GmbH.





Rechtsfragen in der Kfz-Branche

Alles, was Recht ist

ZDK erwirkt Verlängerung der Garantiezusagen +++ Hohe Steuerzinsen verfassungswidrig +++ Testsiegel-Werbung nur mit Nennung der Fundstelle erlaubt +++ Jetzt erhältlich: Bedingungstexte zur neuen Schuldrechtsreform +++ Urteile – aktuell & relevant für die Branche

Neue Regeln für Kfz-Garantien

Vorerst Aufatmen im Autohandel: Die Versicherungssteuer auf Garantiezusagen kommt erst ab 1. Januar 2023. Das Bundesfinanzministerium (BMF) hat die Umsetzungsfrist auf nachdrückliche Forderung des ZDK verlängert. Ursprünglich sollte die Regelung bereits zum 1. Juli 2021 in Kraft treten.

Durch die Anordnung des BMF werden Händler, die Autokäufer eine

Garantiezusage erteilen, steuerrechtlich gesehen künftig zu Versicherern. Im Zweifel müssen sie sich beim Bundeszentralamt für Steuern registrieren lassen, monatlich Versicherungssteuer anmelden und abführen, besonderen Aufzeichnungspflichten nachkommen und separate Rechnungen für die Garantiezusage erteilen.

Finanziell noch bedrohlicher ist, dass aufgrund der versicherungsteuerpflichtigen, aber umsatzsteuer-

erfreien Garantiezusagen der Vorsteuerabzug des Händlers aus Eingangsleistungen (Ersatzteile, Gemeinkosten) dann nicht mehr möglich ist. Das bedeutet eine massive wirtschaftliche Schlechterstellung des Handels.

In einem Brandbrief wandte sich der ZDK daraufhin an Bundesfinanzminister Olaf Scholz. Kritisiert wurden die Tragweite der Anweisung, der bürokratische Zusatzaufwand sowie die unzumutbare kurze nur 1,5-mo-

natige Frist der Umsetzung bis zum 30. Juni 2021.

Den Autohändlern bleibt nun mehr Zeit, sich auf die neue Situation einzustellen. Der ZDK will sie für eine weiterführende inhaltliche Debatte nutzen. Ziel ist, dass das BMF seine Rechtsansicht überdenkt und die Vorgaben überarbeitet – orientiert an den Bedürfnissen der Betriebe und ihrer Kunden. Nach ZDK-Ansicht geht die jetzige Regelung weit über das Urteil des Bundesfinanzhofes aus dem Jahr 2018 hinaus, auf das sich das BMF beruft.

Verdeckter Preisnachlass wird neu berechnet

Ab 1. Januar 2022 hat die Finanzverwaltung die bisherigen Berechnungsmethoden für die Geltendmachung des verdeckten Preisnachlasses aufgehoben. Maßgebend ist jetzt nicht mehr der gemeine (objektive), sondern der subjektive Wert. Ihn anzuwenden ist nach neuer Rechtslage mit deutlich mehr Rechenaufwand und Konflikten mit dem Finanzamt verbunden.

Der ZDK empfiehlt deshalb, die Regelung künftig erst gar nicht in Anspruch zu nehmen. Dazu müssten Händler beim Fahrzeugverkauf „nur“ darauf verzichten, verdeckte Rabatte durch formal überhöhte Inzahlungnahmen zu gewähren. Nachlässe müssten dann folgerichtig offen in der Rechnung ausgewiesen werden.

Von einem verdeckten Preisnachlass spricht man umsatzsteuerlich, wenn der Händler beim Neuwagenkauf für einen in Zahlung gegebenen

Gebrauchten einen Preis ansetzt, der über dem tatsächlichen Marktwert liegt. Damit sinken der Preis des Neuwagens und die zu entrichtende Umsatzsteuer.

Hohe Steuerzinsen sind verfassungswidrig

Steuerschuldner können sich freuen: Das Bundesverfassungsgericht (BVG) hat die hohe Verzinsung von Steuernachforderungen und -erstattungen von monatlich 6 Prozent für die Jahre ab 2014 kassiert. Eine rückwirkende Korrektur gilt jedoch erst für Verzinsungszeiträume ab 2019.

Offen bleibt, wie hoch der Zinssatz in Zukunft sein darf. Die Politik hat für die Neuregelung bis 31. Juni 2022

Zeit. Der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) wird sich mit anderen Spitzenverbänden bis dahin für eine deutlich verbesserte Neuregelung einsetzen. Mit Spannung wird neben der Reform der Renten- auch die der Unternehmensbesteuerung erwartet – dringlich zur Überwindung der Corona-Folgen und einhergehend mit der Konsolidierung der öffentlichen Haushalte.

„Dringlich zur Überwindung der Corona-Folgen ist die Reform der Unternehmensbesteuerung“

Ulrich Dilchert

Testsiegel-Werbung nur mit Fundstelle

Händler, die in Anzeigen mit einem Testurteil auf Produkten werben, müssen auf die Fundstelle hinweisen. Auch dann, wenn der auf dem Produktbild erkennbare Testsieg nicht besonders herausgestellt ist. Die Fundstelle muss leicht zugänglich sein und eine eindeutige



Merkblätter und Nachschlagewerk

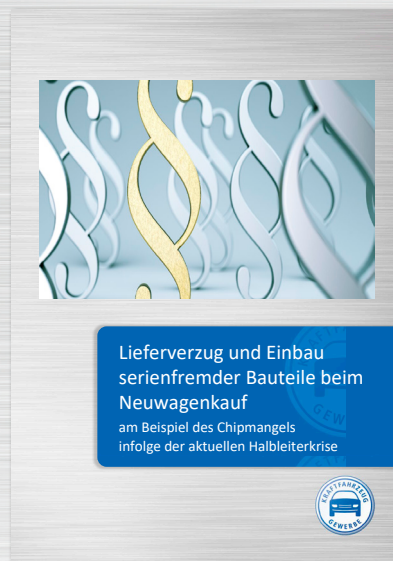
Die Halbleiterkrise und der damit verbundene Chipmangel stellt Kunden und Händler weiterhin vor zahlreiche Herausforderungen: Neufahrzeuge werden nicht pünktlich oder mit serienfremden Bauteilen ausgeliefert, in Zahlung zu nehmende Gebrauchte verlieren an Wert ...

Welche Ansprüche haben Neuwagenkäufer jetzt gegenüber den Händlern? Und welche Forderungen können die Händler bei Herstellern und Importeuren einklagen?

Im Merkblatt „Lieferverzögerung und Einbau serienfremder Bauteile beim Neuwagenkauf am Beispiel des Chipmangels infolge der Halbleiterkrise“ antwortet der ZDK detailliert auf diese Fragen und verweist auf die aktuelle Rechtslage. Das Merkblatt kann kostenlos unter www.kfzgewerbe.de aufgerufen werden.

Über 300 Seiten dick ist mittlerweile die Rechtsprechungsübersicht zur Sachmangelhaftung mit Bezug zum Kfz-Gewerbe. Das Nachschlagewerk gibt es seit

19 Jahren und enthält mehr als 950 Urteile. Je nach Bedarf ist die Suche nach Stichworten, Themen, Gerichten, Aktenzeichen oder Erscheinungsdatum möglich. ZDK-Mitgliedsbetriebe können die überarbeitete Fassung im Internet abrufen.



In der aktuellen Ausgabe 2021 stecken inzwischen zahlreiche Entscheidungen zum VW-Abgasskandal. Um den Rahmen nicht zu sprengen, beschränken sich diese auf Urteile und Beschlüsse des BGH und der OLG.

um eine Werbung mit Testsiegel handelt und somit die Fundstelle bereits in der Werbung anzugeben ist.

Infos über Streitbeilegung in AGB und auf Website

Wenn ein Unternehmer eine Website und Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) verwendet, müssen Informationen nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz (VSBG) auf der Website erscheinen und gleichzeitig in die AGB aufgenommen werden.

Dies geht aus einer Entscheidung des BGH hervor (Az. XI ZR 162/19). Der Sachverhalt: In den auf der Website veröffentlichten AGB eines Kfz-Betriebes fehlte der gesetzlich vorgeschriebene Hinweis zur Streitbeilegung. Die Angaben fanden sich aber im Impressum und in einem separaten Informationsblatt wieder, dass das Unternehmen seinen Kunden mit den AGB ausgehändigt hat. Das sei nicht ausreichend, so die Richter.

Fotos von Personen in sozialen Medien bedürfen Einwilligung

Viele Unternehmen sind in sozialen Medien aktiv und unterhalten beispielsweise Fanpages auf Facebook, die von Bildern wie von Veranstaltungen in Autohäusern leben. Das OVG Lüneburg (Az. 11 LA 16/20) stellte dazu fest, dass die Veröffentlichung von Fotos, auf denen Menschen identifizierbar sind, eine Verarbeitung personenbezogener Daten darstellt. Für die Publizierung braucht es deshalb die Einwilligung der Betroffenen. Fehlt diese, ist

Zuordnung zu einem bestimmten Test erlauben. Dazu reicht ein Fußnotenhinweis auf dem Prospekt. So haben Verbraucher:innen die Möglichkeit, diesen selbst zur Kenntnis zu nehmen.

Immer wieder hat der Bundesgerichtshof (BGH) in früheren Entscheidungen zur Werbung mit Testsiegeln

in diesem Sinne geurteilt. Die Entscheidung haben bis heute Bestand.

Im aktuellen Fall hat sich der Werbetreibende in seinem Produktangebot nicht explizit auf einen Test oder dessen Ergebnis bezogen. Auf der Abbildung des Produktes selbst war aber ein Siegel mit dem Wort „Testsieger“ zu erkennen. Der BGH entschied (Az. IZR 134/20), dass es sich hier

möglichst eine Verpixelung der Personen vorzunehmen.

Pflichteintrag ins Transparenzregister

Bislang war für Unternehmen der zusätzliche Eintrag ins Transparenzregister entbehrlich, wenn sich alle erforderlichen Angaben zum wirtschaftlich Berechtigten bereits aus anderen Registern (zum Beispiel Handelsregister) ergaben.

„Alle deutschen Gesellschaften müssen im Transparenzregister eingetragen sein.“

Ulrich Dilchert

Mit dem Ausbau des Transparenzregisters zum Vollregister müssen bis

zu einem gewissen Stichtag künftig sämtliche deutschen Gesellschaften mit Nennung ihrer wirtschaftlich Berechtigten in das Transparenzregister eingetragen sein (AG, SE oder KGaA bis zum 31. März 2022; GmbH und Genossenschaften bis zum 30. Juni 2022 und in allen anderen Fällen wie OHG oder KG bis zum 31. Dezember 2022). Hierfür wird nach der TrGebV vom registerführenden Bundesanzeiger von jeder Gesellschaft eine jährliche Gebühr erhoben: 11,47 Euro im Gebührenjahr 2021, 20,80 Euro im Jahr 2022.

Neue Reifenkennzeichnungsverordnung

Seit 1. Mai 2021 gilt die neue europäische Reifenkennzeichnungsverordnung. Das Reifenlabel soll den Verbrauchern mehr und vergleichbare Informationen über die Eigenschaften eines Reifens geben und so die Auswahl energiesparender Modelle erleichtern.

Daraus ergeben sich besondere Pflichten für Fahrzeuglieferanten und -händler. Sie müssen vor dem Verkauf eines neuen Autos Reifenkennzeichnung (Reifenlabel), entsprechendes technisches Werbe-



Vogel Communications Group

Matthias Bauer
Vorsitzender der Geschäftsführung

Automobilität und Fachmedien bleiben mehrdimensional

Politik und große Teile der Automobilindustrie stellen die Elektromobilität in den Mittelpunkt ihrer Strategie(n). Dennoch wird allen voran die individuelle Automobilität hierzulande noch Jahre mehrdimensional bleiben. Die Fahrprofile vieler Autofahrer:innen – sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich – lassen sich mit rein batterieelektrischen Fahrzeugen Stand heute nicht alltagstauglich realisieren. Der Wandel der Automobilbranche und die Veränderungen im Kfz-Gewerbe erstrecken sich über einen deutlich längeren Zeitraum als prognostiziert.

Nehmen Sie die Fachmedien- und die Buchbranche: Im Jahr 2000 sagte man voraus,

dass wir uns 2020 allesamt nur noch digital informieren würden. Zeitschriften und Bücher würden allenfalls noch im Archiv herumliegen. Heute wissen wir: Relevante, hochwertige und komplexe Informationen konsumieren wir durchaus auch gerne mal auf bedrucktem Papier.

Ja, es sind nicht mehr alle früheren Marktteilnehmer an Bord. Das gilt für die Medienbranche genauso wie für das Kfz-Gewerbe. Aber für Ihr und unser Business gilt: Die engagierten, kompetenten und kreativen Köpfe/Unternehmen behaupten sich auch künftig erfolgreich. Ich wünsche Ihnen alles Gute sowie maximalen Erfolg im Jahr 2022 und freue mich auf unsere weitere Zusammenarbeit!

Schuldrechtsreform 2022



20 Jahre nach der letzten ist am 1. Januar 2022 eine neue große Schuldrechtsreform in Kraft getreten. Um die Betriebe auf das neue Recht und seine Herausforderungen für die tägliche Praxis vorzu-

bereiten, hat der ZDK eine umfangreiche Broschüre mit dem Titel „Sachmangelhaftung 2.0“ herausgegeben. Sie enthält sämtliche relevanten Neuerungen.

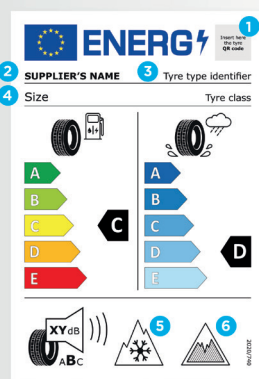
Gleichzeitig wurden in einer Arbeitsgruppe mit VDA und VDIK die Neuwagen-Verkaufsbedingungen (NWVB), die Gebrauchtwagen-Verkaufsbedingungen (GWVB) und die Kfz-Reparaturbedingungen an die neue Rechtslage angeglichen. Der ADAC hatte Gelegenheit zur Stellungnahme. Ebenso angepasst wurden die Teileverkaufsbedingungen (TVB) sowie die Gebrauchtwagen-Garantiebedingungen.

Ferner stellte der ZDK den Mitgliedsbetrieben zur Bewältigung der praktischen Herausforderungen eine Vielzahl von Formularen

zur Verfügung [ZDK-Formulare: Sachmangelhaftung nach den neuen Regelungen ab 2022 – Stand 01/2022]. Sie dienen insbesondere zur Erfüllung der neuen Pflichten zur Dokumentation vorvertraglicher Informationspflichten und zu separaten vertraglichen Vereinbarungen.

Letztlich hat der ZDK umfangreiche FAQs zum neuen Schuldrecht erstellt (Neue Sachmangelhaftung seit 1. Januar 2022 – Fragen- und Antworten-Katalog), in dem nahezu alle aus der Organisation des Kraftfahrzeuggewerbes aufgeworfenen Fragen zur neuen rechtlichen Situation aufgearbeitet wurden und in der Zukunft noch werden. Fast alle Dokumente stehen im Internet zum Download zur Verfügung.

Seit dem 1. Mai 2021 sorgt das neue Reifenlabel dafür, dass technische Informationen für die Endkunden besser verständlich und vergleichbar sind. Dennoch kann es eine kompetente Beratung durch die Reifenspezialisten im Kfz-Gewerbe nicht ersetzen.



Was hat sich beim neuen Reifenlabel verändert?

- 1 QR-Code (Direktzugang zum öffentlichen Teil der EU-Produktdatenbank)
- 2 Handelsname/Marke des Lieferanten
- 3 Reifentypenkennung (Artikel-Nummer)
- 4 Reifengröße, Lastindex, Geschwindigkeitsindex, Reifenklasse
- 5 Schneegripfigkeit-Piktogramm: 3PMSF
- 6 Eisgripfigkeit-Piktogramm

material und Produktdatenblatt vorlegen. Detaillierte Informationen gibt es in der Broschüre „Das neue Reifenlabel“.

Allerdings war für viele z. B. unklar, ob diese Pflicht auch den Online-Geschäftsverkehr erfasst.

Der ZDK stellte klar, dass in Inseraten auf Online-Fahrzeuggbörsen und -Plattformen nicht pauschal eine Pflicht zur Reifenkennzeichnung von Neufahrzeugen besteht. Vielmehr komme es darauf an, ob auf den Kanälen auch ein Online-Vertragsabschluss möglich ist. In diesen Fällen hat die Reifenkennzeichnung zu erfolgen. Und das, noch bevor der Kunde sich final entscheidet und rechtlich bindet.

Urteile – relevant & aktuell

Kein Widerrufsrecht bei Kilometer-leasingverträgen

Verbraucher haben beim Autoleasing mit Kilometerabrechnung kein Widerrufsrecht. So entschied der BGH (Az. VIII ZR 36/20) mit der Begründung: Leasingverträge mit Kilometerabrechnung sind keine entgeltliche Finanzierungshilfe im Sinne von § 506 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), solange sie keine Erwerbspflicht und Restwertgarantie des Leasingnehmers und kein Andienungsrecht des Leasinggebers vorsehen. Insofern besteht für derartige Leasingverträge generell kein gesetzliches Widerrufsrecht.

Geklagt hatte ein Leasingnehmer, der 2015 einen Leasingvertrag über ein Neufahrzeug mit Kilometerabrechnung abgeschlossen hat. Drei Jahre später erklärte er den Widerruf und verlangte eine Rückerstattung sämtlicher erbrachter Leistungen.

Nicht immer fahrlässig: Schlüsseleinwurf in Autohaus-Briefkasten

Geht ein Versicherungsnehmer davon aus, dass ein (Nacht-)Werkstattbriefkasten ausreichend versichert ist, kann er seinen Autoschlüssel darin einwerfen. Wird sein Fahrzeug danach gestohlen, muss die Kas-

so-Versicherung ihn ungekürzt entschädigen. Zu dieser Auffassung gelangte das LG Oldenburg (Az. 13 O 688/20).

Immer wieder kam es in den vergangenen Jahren diesbezüglich zu Streitigkeiten. Die Richter stellten im vorliegenden Fall fest: Nicht jeder Schlüsseleinwurf in den Briefkasten eines Autohauses rechtfertigt den Vorwurf der groben Fahrlässigkeit und damit die Kürzung des Ersatzanspruches. Entscheidend ist, ob dem Kunden nach dem äußeren Erscheinungsbild des Briefkastens im Einzelfall Zweifel aufkommen müssen, dass der Schlüssel nach dem Einwurf von Dieben entwendet werden kann.

Volle Preiseschädigung erst bei Neukauf

Ein Autofahrer hat im Haftpflichtfall nur dann Anspruch auf Neuwagenschädigung, wenn er auch ein neues Fahrzeug kauft (Az. VI ZR 271/19). Dies stärkte den Neufahrzeughandel. Eine fiktive Abrechnung auf Neuwagenbasis ist also nicht möglich.

Damit bestätigte der BGH generell die Rechtsprechung zur Abrechnung auf Neuwagenbasis (erheblicher Fahrzeugschaden, Laufleis-

tung bis 1.000 km, bis zu 1 Monat nach Erstzulassung). Gegenstand des Urteils: Der Geschädigte erlitt mit seinem 1 Monate alten und rund 37.000 Euro teuren Mazda einen Verkehrsunfall. Das Auto hatte erst 571 km auf dem Tacho. Der Besitzer wollte den Schaden fiktiv auf Neuwagenbasis abrechnen. Dies lehnte der BGH ab.

Eingriff in Fahrzeugelektronik nur Profis erlaubt

Wer darf in den Bordcomputer eingreifen, um elektronische Komfort, Fahrassistenten- und Kommunikationssysteme nachzurüsten? Wer ist befugt, Steuergeräte fahrzeugtechnischer Systeme zu codieren oder Fehler in der Elektronik auszulesen? Und vor allem: Wer darf damit werben?

Auf Antrag der Wettbewerbszentrale stellte das OLG Stuttgart (Az. 2 U 10/20) klar: Diese Tätigkeiten gehören zum Kernbereich des Kraftfahrzeugtechniker-Handwerks. Sie dürfen deshalb nur von solchen Betrieben ausgeführt werden, die per Eintrag in die Handwerksrollen ihre fachliche Qualifikation nachweisen. Somit ist auch die Werbung nur diesen Unternehmen gestattet. Alles andere sei wettbewerbswidrig.

„AÜK und SERMA müssen jetzt schnell Fahrt aufnehmen“

Interview mit Jeffrey Kilian, Vorsitzender der Bundesfachgruppe Freie Werkstätten, Landesinnungsmeister und Vizepräsident Rheinland-Pfalz, sowie mit Detlef Peter Grün, Vizepräsident des Kfz-Gewerbes Nordrhein-Westfalen und dort Vorsitzender der Arbeitsgruppe Freie Werkstätten.



Jeffrey Kilian



Detlef Peter Grün

Sie sind beide seit zwei Jahren im Vorstand des ZDK: Was ist der Kern Ihrer Tätigkeit?

■ **Kilian:** Das ist die Zusammenarbeit des Ehrenamtes mit dem Hauptamt. Wir brauchen unsere gegenseitige und volle Unterstützung. Dazu müssen und wollen wir im Dialog bleiben. Ein gutes Beispiel dafür bieten die beiden großen Projekte SERMA (Secure Repair and Maintenance Authorization) und AÜK (Akkreditierte Überwachung im Kfz-Gewerbe). An ihnen wird auch deutlich, wie sehr sich die Verbandsarbeit geändert hat.

Inwiefern?

■ **Grün:** Der Verband ist heute mehr denn je gefordert, sich kurzfristigen Anforderungen der Zeit zu stellen und gegebenenfalls auch seine Strukturen anzupassen. Solche großartigen Extremprojekte fordern einfach, dass wir als Verband insgesamt schneller und effizienter wer-

den müssen. SERMA und AÜK sind quasi lebende Systeme, die den Verband dauerhaft vor allem personell fordern werden. Dem muss Rechnung getragen werden.

■ **Kilian:** Solche Projekte wie AÜK und SERMA gab es im Verband noch nicht und sind eine andere Hausnummer. Sie erfordern insbesondere ein Projektmanagement, damit die Projekte jetzt auch schnell Fahrt aufnehmen können. Das ist wichtig, denn damit kann das Kfz-Gewerbe auf lange Zeit viel Geld verdienen und auch das Überleben seiner Mitgliedsbetriebe sichern. Das soll keine Kritik an den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im ZDK sein. Die leisten wirklich großartige Arbeit. Jedoch verlangen solche Projekte andere Strukturen.

Herr Kilian, wie haben Sie als Vorsitzender die Forderung nach ähnlichen Änderungen in der Bundes-

fachgruppe Freie Werkstätten umsetzen können?

■ Wir haben eine Unterfachgruppe eingerichtet, in der sich einmal im Monat per Videokonferenz die Mitglieder mit den Vertretern aus den Landesverbänden treffen und sich auf den gleichen Sachstand bringen. Die Zusammenarbeit ist dadurch sehr produktiv geworden und bietet daher einen Mehrwert für alle Betriebe, nicht nur für die freien.

Neben den Projekten AÜK und SERMA gibt es auch das Projekt eCar-Service. Oder ist dies nur als ein Zusatzzeichen zum Meister-schild zu verstehen?

■ **Kilian:** Nein, auf keinen Fall. Auch das Projekt eCar-Service ist nicht abgeschlossen, sondern als Prozess zu sehen, der andauert und nun mit Inhalten gefüllt werden muss. Während sich die Autohändler per Vertrag mit ihren Herstellern der Elektromobilität verpflichten, können

wir Werkstätten das mit dem eCar-Service freiwillig tun. Wie das geht, dazu bedarf es unbedingt noch eines konzertierten Vorgehens. Ich selbst betrachte die E-Mobilität als den Antrieb der Zukunft. Wir müssen und können damit weiter unser Geld verdienen. Allerdings bestehen noch viele Vorurteile, die abgebaut werden müssen. Der Elektromotor ist schließlich auch ein Motor und besteht nicht allein aus einer Batterie. Wie gesagt, das Projekt eCar-Service muss nun mit aller Kraft angeschoben werden.

Haben es bei der Umstellung auf die Elektromobilität freie Werkstätten leichter?

■ Grün: Eigentlich mag ich diese Unterscheidung zwischen freien und gebundenen Betrieben nicht. Aber natürlich gibt es Unterschiede. Als markengebundener Betrieb sind die Investitionskosten durch die Herstellervorgaben um ein Vielfaches höher. Das ist ein enormer Druck, unter dem die Vertragswerkstätten stehen, und das darf eigentlich nicht sein. Als freie Werkstatt hat man es leichter und ist frei, sich zu entscheiden, was, ob und in welchem Umfang man investiert. Es gibt sogar Kfz-Meister, die sagen, für sie lohnt sich die Umstellung auf die Elektroautos nicht mehr, und sie schicken ihre Kunden weiter. Andere dagegen investieren jetzt schon in die Reparatur von Batterien. Das ist grundsätzlich in Ordnung. Viele stellen sich sogar breiter auf und sehen zu, dass sie weiterhin Verbrenner, Stromer und auch Gasautos reparieren können.

Reichen für die zukünftigen Anforderungen, die an Mitarbeiter:innen

in Kfz-Werkstätten gestellt werden, die bisherigen Aus- und Weiterbildungsangebote aus?

■ Grün: Ja. Unsere jetzigen Auszubildenden lernen all diese Antriebstechnologien bereits, insofern sind wir gut aufgestellt. Natürlich müssen wir zusehen, dass sich das Berufsbild Kfz-Mechatroniker:in den Anforderungen und Änderungen anpasst, die es braucht, um auch die Autos von morgen reparieren und warten zu können. Hierbei bin ich sehr zuversichtlich. Schließlich ist die ZDK-Abteilung Berufsbildung bereits dabei, erforderliche Anpassungen vorzunehmen. Zudem bietet die TAK permanent Schulungen zur Elektromobilität bzw. zur Reparatur und Wartung von elektrifizierten Fahrzeugen an.

Wo sehen Sie beide die Zukunft des Verbandes?

■ Kilian: Gute Lobbyarbeit ist sehr wichtig. Die muss der Verband nicht nur in Berlin betreiben, sondern vor allem in Brüssel. Alle für den Kfz-Service wichtigen Gesetze und Normierungen werden in Brüssel entschieden. Deshalb müssen wir grundsätzlich auch dort vertreten sein. Ich halte einen kompletten Umzug des Verbandes nach Berlin daher nicht für vorrangig. Wichtig ist, dass sich Haupt- und Ehrenamt zusammenfinden und gemeinsam eine gute Arbeit für die Mitglieder leisten.

■ Grün: Das sehe ich auch so. Ich halte es sogar für wichtig, dass die

„Projekte wie AÜK und SERMA tragen dazu bei, die Existenz der Kfz-Innungsbetriebe sichern zu helfen.“

Jeffrey Kilian

Abteilung Werkstätten und Technik in Bonn in der Nähe zum Bundesverkehrsministerium (BMDV) bleibt. Dennoch ist es wichtig, dass der Verband in Berlin und in Brüssel präsenter und agiler ist. Wir sind schließlich der größte Kfz-Verband in Europa. Unsere Interessen müssen wir auf allen Ebenen vertreten, lokal, in Berlin und in Brüssel. Alle wichtigen Entscheidungen, egal, ob für markengebundene oder ungebundene Betriebe, werden von der EU-Kommission in Brüssel getroffen, zum Beispiel zur Abgasnorm oder Telematik. Bei dem diskutierten Umzug des ZDK steht für mich der Sozialaspekt an erster Stelle. Unabhängig da-

von haben wir beide dem Vorstandsbeschluss zum Kauf einer Immobilie in Berlin zugestimmt, weil es eine sinnvolle und krisensichere Wertanlage für den Verband ist.





Werkstätten und Technik Fit für die Zukunft

ZDK gibt Empfehlungen für Arbeiten an E-Autos +++ Grüne Kraftstoffe im Fokus +++ Fairer Zugang zu Fahrzeugdaten gefordert +++ Bereits über 31.000 Werkstätten im AÜK-System +++ Inspektionsstelle SERMA im Aufbau +++ Keine Doppelprüfung mehr für AU-Messgeräte

Liste für Umgang mit HV-Fahrzeugen

Wir können auch E-Auto: Diesem Anspruch müssen sich Kfz-Werkstätten angesichts exponentiell steigender Zulassungszahlen von Hybrid- und Elektrofahrzeugen künftig häufiger stellen. Weil derzeit aber noch vergleichsweise wenig E-Mobile in die Betriebe rollen und Herstellervorgaben oft nicht ausreichen, bleiben die Fragen: Welche Arbeiten sind zulässig? Welche Qualifikation und welches Werkzeug werden dafür benötigt?

Antworten lieferte die ZDK-Abteilung Werkstätten und Technik mit der Liste „Empfehlungen für die Werkstatt-

und Schutzausrüstung beim Umgang mit HV-Fahrzeugen“. Sie soll den Einstieg in das Thema erleichtern und einen Überblick schaffen, welche Ausrüstung für die durchzuführenden Arbeiten sinnvoll ist.

Wer E-Autos reparieren und warten kann, sollte seine Kompetenz auch nach außen demonstrieren. Der ZDK entwickelte dazu in Abstimmung mit dem Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) im Rahmen des Projekts „eCar-Service“ das neue Zusatzzeichen „eCar-Service“. Anspruch darauf haben Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innungen, die die Anforderungen für den Erwerb des Zusatzzei-



chens erfüllen. Ausführliche Informationen finden Werkstätten auf der neuen Internetseite www.ecarservice.de und die Kunden dort qualifizierte Meisterbetriebe.



Für die Information der Kunden durch die Werkstatt gibt es einen ZDK-Flyer.

die Europäische Kommission für ein freiwilliges Anrechnungssystem für nachhaltige, erneuerbare Kraftstoffe (E-Fuels) in den CO₂-Vorschriften von Fahrzeugen ausgesprochen. Zu den Bemühungen zählt auch ein gemeinsames Positionspapier mit Verbänden wie ADAC, VDA und VDIK für eine reale Mindestquote von fünf Prozent für Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) in allen Anwendungen im Verkehrssektor bis 2030.

verordnung und in der Kfz-GVO. Diese Auffassung des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes wird von Verbänden wie ADAC, GDV, GVA, WdK, ASA und ZKF geteilt und unterstützt.

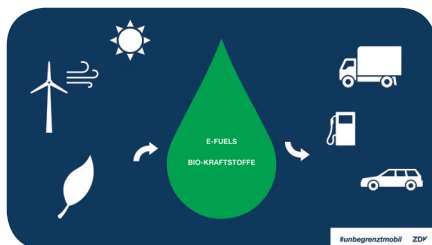
Die Politik muss jetzt die Rahmenbedingungen dafür schaffen. Der ZDK hat in Gesprächen mit nationalen Behörden, die gemeinschaftlich mit der Arbeitsgruppe „Telematik“ stattfanden, diese Probleme erörtert und Lösungen vorgetragen. Auf europäischer Ebene werden die Angelegenheiten durch den europäischen Karosserieverband AIRC vorangetrieben, bei dem der ZDK seit Anfang 2020 Mitglied ist.

„Grüne Kraftstoffe“ für Verbrenner

Im Jahr 2045 will Deutschland klimaneutral sein. Die Wegmarken dahin: 65 Prozent weniger Treibhausgas-Emissionen bis 2030, 88 Prozent weniger Treibhausgas-Emissionen bis 2040 – jeweils im Vergleich zum Jahr 1990. Ein Wandel im Verkehr, in der Automobilbranche und im Kfz-Gewerbe ist dafür unausweichlich.

Um die Klimaziele zu erreichen, bedarf es neben der Elektromobilität auch einer klimaschonenderen Lösung mit nicht fossilen Kraftstoffen wie E-Fuels. In Raffinerien zu eBenzin, eDiesel, eHeizöl und eKerosin aufbereitet, sind sie in allen rund 46 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotoren in Deutschland einsetzbar.

Diese „grünen Kraftstoffe“ entscheiden mit über den Erfolg der Energiewende. Die politischen Weichen dafür müssen jetzt gestellt werden. Das Kfz-Gewerbe arbeitet deshalb auf politischer Ebene in Europa und Deutschland für den Einsatz klimaschonender Kraftstoffe von morgen. Mit weiteren 223 Verbänden, Unternehmen und Wissenschaftlern hat sich der ZDK bereits im vergangenen Jahr in einem gemeinsamen Brief an



Mit der Infokampagne „E-Fuels verstehen und gewinnen“ steht auf der Agenda 2022 ein weiteres gemeinsames Projekt mit ADAC, UNITI, Fabucar und den Autodoktoren, das alternative Kraftstoffe thematisiert.

Zugang zu Fahrzeugdaten für alle

Der ZDK fordert den fairen und direkten Zugriff für alle Marktteilnehmer auf die im Fahrzeug vorhandenen und dort generierten Daten und Funktionen. Nur so ist ein fairer Wettbewerb garantiert. Nur so können sich Kunden den Dienstleister frei aussuchen.

Das Anliegen lässt sich durch eine Sichere On-Board Telematik-Plattform (S-OTP) für den gesamten Aftermarket technisch und wettbewerbsgerecht umsetzen. Dazu bedarf es jedoch einer sektorspezifischen Regulierung in der Typgenehmigungs-

Stand der Akkreditierung des BIV

Wer Abgasuntersuchung (AU), Sicherheitsprüfung (SP) und Gasanlagenprüfung (GAP) in der eigenen Werkstatt durchführen will, muss sich entweder selbst akkreditieren lassen oder sich dem Qualitätsmanagementsystem (QMS) nach DIN



ISO IEC 17020 (kurz ISO 17020) der Inspektionsstelle des Bundesinnungsverbands des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) anschließen. Damit soll eine einheitliche Qualität der Technischen Fahrzeugüberwachung sichergestellt werden.

Bereits 2018 hat der BIV mit dem Aufbau seines QMS, das unter der Marke AÜK (Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe) firmiert und beworben wird, begonnen. In den Jahren 2019 und 2020 wurde das QMS von der Deutschen Akkreditierungsstelle GmbH (DAkkS) durch Geschäftsstellenaudits und Witnessaudits in eingebundenen Kfz-Werkstätten begutachtet. Die Erteilung der begehrten Akkreditierung erfolgte 2021.



Inzwischen nehmen rund 31.000 anerkannte Kfz-Werkstätten am QMS teil. Darüber hinaus konnte bis Januar 2022 für über 25.000 anerkannte Kfz-Betriebe die Erfüllung aller Anforderungen bestätigt werden.

Zentrale Aufgabe 2021 war es, das QMS in allen anerkannten Kfz-Werkstätten umzusetzen. Dazu nahm die Inspektionsstelle des BIV die Durchführung der internen Audits auf allen Ebenen der Verbandsorganisation sowie verstärkte Schulungsaktivitäten in den Fokus. Die Audits fanden in mehr als 70 Geschäftsstellen der Kfz-Innungen durch die Auditoren der Landes(innungs)verbände sowie in zehn Geschäftsstellen der Landes(innungs)verbände durch

Bundesfachgruppe neu aufgestellt

Die Bundesfachgruppe Freie Werkstätten hat unter ihrem neuen Vorsitzenden und ZDK-Vorstandsmitglied, Jeffrey Kilian, die Unterfachgruppe Werkstätten gegründet. Sie soll politische und technische Beschlussvorlagen erarbeiten.

Zentrale Themen sind:

- EUROGARANT Autoservice AG
- Qualität von Ersatzteilen aus dem unabhängigen Teilemarkt
- Kfz-GVO
- Sicherer Zugang zum vernetzten Fahrzeug für den Aftermarket

Auditoren des BIV statt. Sie fielen mit einigen Abweichungen erwartungsgemäß und im Sinne des QMS positiv aus.

Inspektionsstelle SERMA im Aufbau

Spätestens ab Mitte 2023 erhalten unabhängige Kfz-Betriebe keinen Zugang zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) über die Portale der Fahrzeughersteller und auch keine OBD-Informationen über deren Diagnosesysteme.

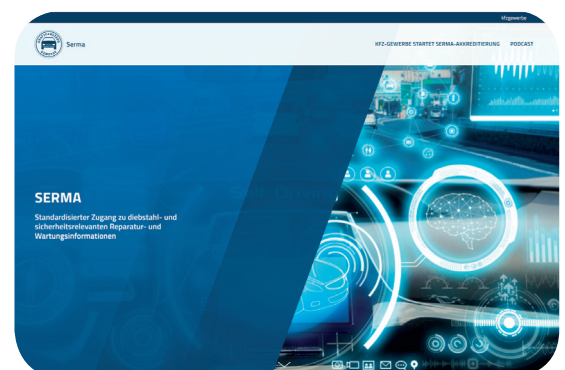
Der Zugang zu diesen Informationen wird künftig über die Autorisierung durch SERMA (Secure Repair and Maintenance Authorization) gewährleistet. SERMA ist die Inspektionsstelle des BIV, die auf Grundlage eines neuen Anhangs der Typgenehmungsverordnung (EU) 2018/858 nach der ISO 17020 akkreditiert werden soll. Der Zugang gilt für alle Fahrzeughersteller beziehungsweise

typgenehmigten Fahrzeuge, die in der EU zugelassen werden.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe zu erhalten, strebt der BIV als Teil des ZDK an, als erste Konformitätsbewertungsstelle in Europa akkreditiert zu werden. Die Abteilung Werkstätten und Technik baut die Inspektionsstelle SERMA nach dem SERMI-Schema auf und etabliert sie. Neben der Einrichtung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) müssen diverse Strukturen und Schnittstellen sowie eine umfangreiche Datenbank geschaffen werden. Informationen zur SERMA-Akkreditierung unter www.serma.eu.

Damit brauchen sich Betriebe für den Zugang zu den Informationen in Zukunft nicht mehr bei jedem einzelnen Fahrzeughersteller nach unterschiedlichen Kriterien autorisieren lassen.

Die neue Webseite serma.eu mit Informationen zur SERMA-Akkreditierung ist seit dem 22. November 2021 online. Sie wird laufend aktualisiert und erweitert.



Neue PN-Messung an Dieselfahrzeugen ab Euro 6/Euro VI

Der Termin steht: Ab 1. Januar 2023 ist die Messung der Partikelanzahlkonzentration (PN-Messung) bei allen Dieselfahrzeugen ab Euro 6/Euro VI (Pkw, Nutzfahrzeuge) vorgeschrieben. Gleichzeitig wird die Trübungsmessung an diesen Fahrzeugen aufgehoben und ist ab diesem Stichtag nur noch für Diesel bis zur Emissionsklasse Euro 5/Euro V Pflicht.

Die praktische Umsetzung der PN-Messung anhand eines speziellen Prüfablaufes (Messung der PN) im Rahmen der AU erfolgt über einen neuen AU-Geräteleitfaden. Diese angepasste und zugelassene Software-Version 6 wird den anerkannten AU-Werkstätten rechtzeitig vor dem Stichtag 1. Januar 2023

von den Messgeräteherstellern bereitgestellt.

Durch die Integration einer PN-Messung in die AU-Vorschriften können die AU-erkannten Werkstätten Abgasuntersuchungen auch weiterhin an Euro 6-/Euro VI-Dieselfahrzeugen eigenständig unter einem ISO 17020 akkreditierten System durchführen und anhand des AU-Nachweises mit dem DAkkS-Symbol bescheinigen.

OBFCM-Verbrauchsdatenerhebung zum Zeitpunkt der AU

Die EU-Gesetzgebung schreibt vor, dass neue Fahrzeugtypen seit Januar 2020 über einen lebenslangen Verbrauchsspeicher verfügen müssen – das sogenannte „On Board Fuel Consumption Monitoring“ (OBFCM). Die installierte Überwachungsein-

richtung erfasst Fahrzeug-, Motor-, Kraftstoff- und/oder Stromparameter und stellt sie über die im Kraftfahrzeug verbauten standardisierten OBD-Schnittstellen uneingeschränkt bereit.

Außerdem sollen künftig über zwei unabhängige Wege – die Erfassung durch die Fahrzeughersteller sowie zum Zeitpunkt der technischen Fahrzeugüberwachung – die im OBD-System gespeicherten Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch (OBFCM-Daten) zusammen mit der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) erfasst und an die Europäische Kommission anonymisiert gemeldet werden. Der ZDK-Vorschlag sieht vor, dass dies durch alle HU-/AU-berechtigten Untersuchungsstellen geschehen soll.



Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Jens Nietzsche Sprecher der Geschäftsführung

Das Jahr 2021 war ein außergewöhnliches Autojahr – insbesondere wegen der Lieferengpässe, wegen Chipmangels bei den Neuwagen sowie vorherrschender Knappheit auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

Würde man nur die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes betrachten, könnte man denken, den Deutschen ist die Lust aufs Auto gründlich vergangen. Aber das Gegenteil ist der Fall. Es herrschte eine weiter hohe Nachfrage nach individueller Mobilität mit der Konsequenz stark gestiegener Preise. Die schlechte Verfügbarkeit von

Neuwagen hat diese Situation noch verschärft. 2022 wird sich dies zunächst fortsetzen und stellt alle Akteure der Automobilbranche vor große Herausforderungen. Für uns als das führende Technologieunternehmen, das alle relevanten Fahrzeugdaten zur Sicherstellung der Mobilität jedem neutral und zum richtigen Zeitpunkt zur Verfügung stellt, sind Innovationen gepaart mit Tradition und Präzision der Schlüssel zum Erfolg. So können wir den Herausforderungen begegnen und unsere Kunden bei der Transformation und Digitalisierung bestmöglich unterstützen.

Doppelprüfung für AU-Messgeräte entfällt

Ein großer Erfolg für das Kfz-Gewerbe: Der Bundesrat hat am 17. September 2021 die Abschaffung der Doppelprüfung bei Abgasmessgeräten (CO-, Viergas- beziehungsweise Trübungsmessgeräte und Partikelzähler) bestätigt.

Seit dem Inkrafttreten am 3. November besteht für alle Abgasmessgeräte damit keine Pflicht mehr zur wiederkehrenden Eichung. Von den anerkannten

AU-Werkstätten muss nur noch eine regelmäßige Kalibrierung der für die AU eingesetzten Abgasmessgeräte monatsgenau nachgewiesen werden.

Mit dem Entfall einer regelmäßigen Eichpflicht verringert sich nicht nur der bürokratische Aufwand. Die rund 31.550 anerkannten AU-Werkstätten werden vor allem finanziell jährlich um rund 9,4 Millionen Euro entlastet.

wäre zum Zeitpunkt der Abgasuntersuchung (AU) anhand der bereits vorhandenen Prüfeinrichtungen (Abgasmessgerät mit Scan-Tool und einer Erfassungssoftware) möglich.

Wie eine nationale Umsetzung dieser EU-Vorgabe im Einzelnen erfolgen soll, wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2022 bekannt gegeben. Das Kfz-Gewerbe mit den über 31.550 anerkannten AU-Werkstätten könnte eine für den Fahrzeughalter transparente Erhebung der OBFCM-Daten und deren Weiterleitung über die nach ISO 17020 akkreditierte Inspektionsstelle des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) – wie beim Projekt i-Kfz – auf einem sicheren elektronischen Weg (BSI-Standard) zeitnah umsetzen.

Ziel ist es, Abweichungen zwischen den Labor- und den Verbrauchswerten im praktischen Fahrbetrieb auf der Straße festzustellen und zu reduzieren. Fahrzeughalter sollen so

möglichst genaue Verbrauchsdaten in die Hand bekommen.

Eine Erfassung über die HU-/AUberechtigten Untersuchungsstellen

Im Gespräch: GAP für Wasserstofffahrzeuge

Gemeinsam mit den Fahrzeugüberwachern und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat der ZDK einen Vorschlag zur Anpassung der „GAS-Vorschrift“ auf Kraftfahrzeuge mit den alternativen Kraftstoffen Flüssiggas (LNG) und Wasserstoff (H₂) abgestimmt.

Das Ergebnis ist ein Teilerfolg: Mit der im Juli 2021 veröffentlichten Neufassung der „GSP/GAP-Durchführungs-Richtlinie“ sind LNG-Fahrzeuge jetzt vom Regelungsumfang erfasst und dürfen von anerkannten GAS-Werkstätten geprüft werden. Mit der Neufassung wurde aber auch klargestellt, dass Kraft-

fahrzeuge, deren Antrieb mittelbar oder unmittelbar mit Wasserstoff erfolgt, auf Grundlage der „GSP/GAP-Durchführungs-Richtlinie“ vorübergehend über die Hauptuntersuchung (HU) auf ihren vorschriftsmäßigen Zustand geprüft werden.

Eine Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums unter Mitarbeit von ZDK und Fahrzeugüberwachern wird sich 2022 mit der besonderen Prüfung der Wasserstofffahrzeuge weiter auseinandersetzen. Ziel ist der Check von Was-

serstofffahrzeugen im Rahmen der GAP auch von anerkannten GAS-Werkstätten. Bei LNG-Fahrzeugen ist dies bereits umgesetzt.

Wasserstofftankstelle in Herten/NRW.





Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Starke Kampagnen auf Facebook und Twitter

ZDK-Forderungen an die Politik platziert +++ “Gut, dass es Autos gibt!” +++ Online-Seminarangebot ausgeweitet +++ 95 Millionen Medienkontakte beim „Licht-Test“ +++ Kampagnen zu €10 und E-Fuels +++ Jahrespressekonferenz wieder digital

ZDK-Forderungen an die Politik platziert

Mit Interviews prominenter Politiker:innen, darunter Cem Özdemir, Bündnis 90/Die Grünen (heute Bundeslandwirtschaftsminister), und Oliver Luksic, FDP (jetzt parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium), haben Dr. Christoph Konrad und Alex

Jan Erdmann deren Haltung zu wichtigen ZDK-Forderungen an eine zukünftige Bundesregierung erfragt. Ergänzend dazu startete Mitte August 2021 eine Social-Media-Kampagne unter dem Hashtag #unbegrenztmobil mit dem Ziel, die Positionen der überwiegend kleinen und mittelständischen Autohäuser und Werkstätten gegenüber den Wählerinnen und Wählern und der

Politik zu platzieren. Dazu gehören die Reduzierung von CO₂-Emissionen durch E-Fuels und Biokraftstoffe, die Förderung aller alternativen Antriebsarten sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der nachhaltigen Energieerzeugung sowie nicht zuletzt der Erhalt des innerstädtischen Verkehrs und der Verzicht auf ein striktes Tempolimit auf Autobahnen.

„Gut, dass es Autos gibt!“

„Gut, dass es Autos gibt!“ – Mit dieser Botschaft hat der ZDK im Herbst 2021 eine weitere Social-Media-Kampagne gestartet. Damit wird die Bedeutung des Automobils als unverzichtbarer Baustein der individuellen Mobilität unterstrichen. Die Kampagne zeigt Situationen aus dem Lebensalltag, deren Bewältigung ohne Auto zu einer Herausforderung wird. Botschaft und Bildmotive weisen durchaus provokativ darauf hin, dass für viele Menschen der Alltag ohne Auto gar nicht darstellbar ist. Ergänzende Sachinformationen, etwa zu E-Fuels oder zum E 10-Kraftstoff, zeigen Möglichkeiten auf, umweltfreundliche individuelle Mobilität jenseits des Elektrofahrzeugs zu realisieren.

„Das Auto ist gut, weil es Leben rettet, in Katastrophen Hilfe leistet, die Versorgung mit Lebensmitteln, Medikamenten und allen anderen Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellt und dabei nicht an Fahrpläne gebunden ist. Das sollten all jene beherzigen, die dem Auto als Verkehrsträger die Existenzberechtigung absprechen wollen.“

ZDK-Präsident
Jürgen Karpinski



„Gut, dass es Autos gibt!“ läuft als Social Media-Kampagne auf Facebook (facebook.com/kfzgewerbe) und Twitter (twitter.com/kfzgewerbe). Die Infos werden gezielt auch in wenig autoaffinen Nutzergruppen verbreitet. Bisher überwiegen positive Rückmeldungen und sachliche Kommentierungen. Insgesamt konnten mit den Postings auf den Kanälen bereits über 500.000 Menschen erreicht werden. Eine Fortsetzung der Kampagne über den Sommer 2022 hinaus ist geplant.

PR-Roadshows wieder in Präsenz

Zwei Jahre nach dem Corona-Lockdown haben im März 2022 wieder drei PR-Roadshows mit den Presseverantwortlichen einiger Landesverbände und deren Innungen in Hamburg, Wiesbaden und Leinfelden-Echterdingen stattgefunden.

Trotz weiterhin bestehender Einschränkungen durch die lokalen Corona-Schutzverordnungen waren alle Beteiligten froh darüber, sich endlich wieder im persönlichen Gespräch austauschen zu können. Neben den geplanten Aktivitäten der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit standen das SERMA-Projekt sowie der Baukasten mit digitalen Werkzeugen zur Nachwuchsgewinnung auf der Tagesordnung. Im Dialog mit den Teilnehmenden informierte ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn als Sprecher des Fabrikatshandels unter der Überschrift „Halbleiter-Krise, Fahrzeugmangel, neue Vertriebsmodelle: Was den Autohändlern unter den Nägeln brennt“ über aktuelle Herausforderungen. Außerdem stell-

ten die Landesverbände und Innungen eigene Aktivitäten der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit vor.

Online-Seminarangebot ausgeweitet

Mit der dreistufigen Online-Seminar-Reihe bekommen alle Presseverantwortlichen im Kfz-Gewerbe hilfreiche Werkzeuge an die Hand. Teilnehmende aller drei Module können ein Abschluss-Zertifikat als Experten in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit erwerben. Die Reihe

„Wir werden die Präsenz des Kfz-Gewerbes und unsere Themen in Social Media ausweiten.“

Arne Joswig

richtet sich an ehrenamtliche Presseverantwortliche und Obermeister und bietet Informationen für Einsteiger, Praktiker und Experten. In der ersten Stufe wurden die Grundlagen von PR und Öffentlichkeitsar-



Nicht nur bei der PR-Roadshow ist das Kfz-Meister-Mobil im Einsatz.

beit, wie Pressemitteilung, Presseansprache und Interviewanfragen, vermittelt. Im Frühjahr 2022 startete die zweite Stufe mit den Schwerpunkten Präsentation, Rhetorik und Sprechtraining sowie Online-Content-Strategie. Ein weiteres Seminar zur Moderation von Online-Meetings war 2021 sofort ausgebucht, so dass Zusatztermine angeboten wurden. Hier erfuhren die Teilnehmenden, wie sie Setting, Strukturierung, Besonderheiten, Technik, Interaktion und Körpersprache bei der Durchführung von Meetings via Zoom, GoToMeeting oder Teams verbessern können.

Neue Podcasts in der „ProMotor-Reihe“

Die „ProMotor-Podcast“-Reihe ist mittlerweile ein fester Bestandteil der Verbandskommunikation. Hier stehen Experten aus dem Verband Rede und Antwort. Inhaltliche Schwerpunkte sind aktuelle Fragen rund um das Kraftfahrzeuggewerbe, wie SERMA-Akkreditierung, THG-Minderungsquote, E-Fuels, mögliche Zusatzgeschäfte oder die politischen Positionen des Kfz-Gewerbes. Die Reihe wird regelmäßig um neue Interviews zu aktuellen Themen ergänzt.

95 Millionen Medienkontakte beim „Licht-Test“

Beim Licht-Test wurden 2021 einige Neuerungen eingeführt. So gibt es nun ein Werkstättenverzeichnis, in das sich alle teilnehmenden Betriebe auf licht-test.de eintragen kön-

„Der Licht-Test ist die mit Abstand stärkste PR-Kampagne des Kfz-Gewerbes.“

Stefan Meyer



Neue Spannbanner

nen. So finden Licht-Test-Kunden schneller eine Werkstatt in ihrer Nähe. Mehr als 700 Betriebe sind bereits mit dabei. Außerdem gibt es eine neue Gewinnspielmekhanik. Teilnehmende sind aufgerufen, ein Foto von sich und ihrer aktuellen Licht-Test-Plakette an der Windschutzscheibe auf der Website hochzuladen und zu kommentieren, warum sie zum Licht-Test fahren. Das digitale Gewinnspiel wurde auch von langjährigen Licht-Test-Nutzen-

den sehr gut angenommen. Erstmals gab es für Werkstätten, die ihre Mängelstatistik eingereicht hatten, ein Scheinwerfereinstellgerät von Hella Gutmann zu gewinnen. Mit Beiträgen, Stories und Gewinnspielaktionen auf den Social-Media-Kanälen konnte eine Reichweite von 3,5 Millionen Kontakten bei der jungen Zielgruppe im Alter von 18 bis 34 erzielt werden. Für zusätzliche Aufmerksamkeit sorgte auch eine neue Testimonial-Kampagne mit einer Licht-Test-Botschafterin. Stories auf Instagram und neue Videoclips, zum Beispiel vom Shooting mit der Licht-Test-Botschafterin, von der Sächsischen Meister-Classik und von der Übergabe des Gewinner-Autos, ei-



Licht-Test Plakette 2022

nem Dacia Duster, sorgten für zusätzlichen Traffic in den Sozialen Medien. Auch Innungen, Verkehrswachten und die Polizei waren zum Thema Licht-Test aktiv. Insgesamt erzielte die Kampagne eine Medienreichweite von über 95 Millionen Kontakten. Die Verlängerung des Aktionszeitraumes auf freiwilliger Basis sorgte während der Reifenwechselsaison für etwas Entspannung in den Betrieben. So blieb mehr Zeit, den Licht-Test mit einem Winter-Check oder einem anstehenden Reifenwechsel zu verbinden oder auf weitere Mängel am Fahrzeug, wie etwa Glasschäden, hinzuweisen. Neue Spannbanner, die mit Unterstützung der Partner Osram, Nürnberger Versicherung und Auto Bild produziert und über die Verkehrswachten verteilt wurden, weisen in Zukunft auf den

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) spricht sich gemeinsam mit anderen Verbänden (u. a. ADAC, VDA, VDIK) für eine Mindestquote von fünf Prozent Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) im gesamten Verkehrssektor bis 2030 aus.

5%

#unbegrenztmobil ZDK

ausräumen. Zur Information der Verbraucher gibt es den Flyer „€10 – für mein Auto (k)ein Problem“, um ein Zeichen für technologieoffenen Klimaschutz im Kfz-Gewerbe zu setzen. Außerdem unterstützt der ZDK eine Kampagne des Bundesverbands mittelständischer Mineralölunternehmen (UNITI), mit der Autofahrende über CO₂-neutrale synthetische E-Fuels informiert werden. Durch den Beitritt zur E-Fuel-Alliance unterstreicht der ZDK seinen Einsatz für die Förderung und Verbreitung synthetischer Kraftstoffe als unverzichtbare Maßnahme, um die weltweit 1,5 Milliarden Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in den Klimaschutz mit einzubeziehen.

Licht-Test in den Kfz-Meisterbetrieben hin.

Kampagnen zu €10 und E-Fuels

Auf der Automechanika 2021 haben ZDK und ADAC die Kampagne „€10 – für mein Auto (k)ein Problem“ vor-

gestellt. Die gemeinsame Initiative, auch unterstützt vom Verband der Automobilindustrie (VDA), dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) und der Deutschen Automobil Treuhand (DAT), soll Vorbehalte von Autofahrenden gegenüber dem Ottokraftstoff €10



Jahrespressekonferenz 2022 mit (v.l.): Ulrich Köster, Wilhelm Hülsdonk, Jürgen Karpinski, Thomas Peckruhn, Dr. Axel Koblitiz



Am Qualifizierungsprogramm eCar-Service beteiligt sich auch die Bleker-Gruppe.

Jahrespressekonferenz wieder digital

Die Jahrespressekonferenz am 17. Februar 2022 wurde aufgrund der Corona-Restriktionen, aber auch auf Basis der positiven Erfahrungen des Vorjahres, wieder online durchgeführt. Das war eine richtige Entscheidung, weil Vertreter:innen der Fachmedien sowie zahlreicher überregionaler Tageszeitungen teilnahmen und anschließend umfassend über die aktuelle Entwicklung im Kraftfahrzeuggewerbe berichteten.



FUCHS SCHMIERSTOFFE GmbH

Stefan Knapp Vorsitzender der Geschäftsführung

MOVING YOUR WORLD – mit diesem neuen Statement geht die FUCHS Gruppe in die Zukunft.

MOVING YOUR WORLD bringt zum Ausdruck, was FUCHS von anderen unterscheidet und was das erklärte Unternehmensziel ist, nämlich: *Ihre Welt zu bewegen*. Und dafür möchten wir – aufbauend auf über 17 Jahren Partnerschaft mit dem ZDK – über das bisherige Leistungsangebot hinausgehen.

Dazu wird die FUCHS Schmierstoffe Mitte des Jahres 2022 mit der Schwestergesellschaft FUCHS Lubritech fusionieren, um u. a. das Portfolio an Produkten und Services zusammenzufügen und durch zahlreiche Spezialitäten zu ergänzen.

Durch den Zusammenschluss mit FUCHS Lubritech entsteht ein neues, noch leistungsfähigeres Unternehmen, welches unter dem Namen FUCHS Lubricants Germany die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche bedienen wird.

An den 6 deutschen Standorten in Mannheim, Kaiserslautern, Dohna, Bremen, Wedel und Kiel werden sich rd. 1.400 Mitarbeiter/innen darauf konzentrieren, einen noch wichtigeren Beitrag für den Erfolg der Autohäuser und Werkstätten zu leisten und *Ihre Welt zu bewegen*.

Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft des Kraftfahrzeuggewerbes weiter erfolgreich gestalten!

Vorstandsmitglieder



Jürgen Karpinski
Präsident seit 2014

Vorstand seit 2005, Präsident/Landesinnungsmeister LV Hessen seit 2004



Wilhelm Hülsdonk
Vizepräsident / Bundesinnungsmeister seit 2005

Vorstand seit 1999, ZDH-Präsidium seit 2007, geschäftsführendes ZDH-Präsidium seit 2016



Thomas Peckruhn
Vizepräsident / Sprecher Fabrikatshandel seit 2017

Vorstand seit 2005, Präsident/Landesinnungsmeister LV Sachsen-Anhalt seit 2016, Vorsitzender Verband Deutscher Skoda-Vertragspartner seit 1999



Michael Kraft
Schatzmeister seit 2020

Vorstand seit 2014, Vizepräsident LV Hessen seit 2009, Vorsitzender Sozialpolitischer Ausschuss ZDK seit 2020



Johann Bader
Vorstand seit 2020

Vorstand LV Bayern/Vors. Landesfachgruppe Freie Werkstätten Bayern seit 2015, Obermeister Kfz-Innung München-Oberbayern seit 2018



Peter Börner
Vorstand (kooptiert) seit 2017, gewählt 2020

Präsident Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) seit 2011



Johann Gesthuysen
Vorstand seit 2017

Präsident Ford-Partner Verband seit 2016



Detlef Peter Grün
Vorstand seit 2020

Vorstandsmitglied LV NRW seit 2016, Vizepräsident LV NRW seit 2020, Vorsitzender Landesfachgruppe Freie Werkstätten NRW seit 2018



Jeffrey Kilian
Vorstand seit 2021

Vorsitzender der Bundesfachgruppe Freie Werkstätten seit 2021, Landesinnungsmeister und Vizepräsident Landesverband Rheinland-Pfalz



Arne Joswig
Vorstand seit 2014

Präsidiumsmitglied LV Schleswig-Holstein seit 2009, Vorsitzender ZDK-Ausschuss Öffentlichkeitsarbeit seit 2014



Frank Mund
Vorstand (kooptiert) seit 2014, gewählt 2017

Kreishandwerksmeister Kreishandwerkerschaft Mönchengladbach seit 2010, Präsident Verband des Kfz-Gewerbes Nordrhein-Westfalen seit 2014



Hans-Werner Norren
Vorstand seit 2011

Präsident Kraftfahrzeuggewerbe Rheinland-Pfalz seit 2009, Obermeister Kfz-Innung Mittelrhein seit 2015



Helmut Peter
Vorstand seit 2020

Präsident Landesverband des Kraftfahrzeuggewerbes Thüringen seit 2020, Vorstandsvorsitzender der BFC seit 2014



Albert Vetterl
Vorstand 2004-2008/seit 2017

Präsident des Bayerischen Kfz-Gewerbes und Landesinnungsmeister seit 2017



Dirk Weddigen von Knapp
Vorstand 2001-2005/seit 2015

Vorsitzender und Geschäftsführer des Volkswagen und Audi Partnerverbandes seit 2015



Petra Wieseler
Vorständin seit 2020

Mitglied im Vorstand Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg seit 2017, Obermeisterin der Kfz-Innung Ulm/Alb-Donau-Kreis seit 2018



Arnulf Winkelmann
Vorstand seit 2014

Vizepräsident Landesverband des Kraftfahrzeuggewerbes Niedersachsen-Bremen seit 2013, Obermeister der Kfz-Innung Soltau-Fallingb. seit 2009



Michael Ziegler
Vorstand seit 2017

Präsident Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg seit 2018

Geschäftsführer und Referenten

Hauptgeschäftsführung (Abt. 1)		Dr. Axel Koblitz Hauptgeschäftsführer	Referentin Manuela Liehr
Recht, Steuern, Tarife (Abt. 2)		Ulrich Dülchert Geschäftsführer	Referenten Christian Hansen, Stefan Laing, Marion Nikolic
Werkstätten und Technik (Abt. 3)		Werner Steber Geschäftsführer	Referenten Rolf Böldicke, Michael Breuer, Hans-Walter Kaumanns, Svenja Kley, Dominik Lutter
Hauptstadtbüro (Abt. 4)		Dr. Christoph Konrad Geschäftsführer	Referent Alex Jan Erdmann
Finanzen und Verwaltung (Abt. 5)		Matthias Kenter Geschäftsführer	
Betriebs-, Volkswirtschaft und Fabrikate (Abt. 6)		Antje Woltermann Geschäftsführerin	Referenten Ellen Schmidt, Christoph Sticker, Marc Voß, Marcus Weller
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (Abt. 7)		Ulrich Köster Geschäftsführer	Referenten Stefan Meyer, Simon Pfost
Berufsbildung (Abt. 8)		Birgit Behrens Geschäftsführerin	Referenten Claudia Kefferpütz, Joachim Syha, Daniel Winkler

Ausgabe 2022

Zahlen & Fakten 2021



Herausgeber:

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn

Mohrenstr. 20/21
10117 Berlin

Rue J. de Lalaing 4
1040 Brüssel/Belgien

www.kfzgewerbe.de

Fotos: Bleker-Gruppe, Andre Chrost, ProMotor/T. Volz, ProMotor/ Jeske,
Schmidt/autoFACHMANN, Schmidt/Vogel Communications Group, Shutterstock
(Anna ART, goodluz, Gorodenkoff, Jensen, Niphon Subsri, RoBird)
Redaktionsschluss: 15. Mai 2022

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