Jahresbericht

2023 / 2024

Inhalt

Mitten in der Transformation 1

Neuer Präsident
Arne Joswig folgt auf Jürgen Karpinski 2

Neujahrsgipfel 2024
Starker Auftritt in der Hauptstadt 4

Das Präsidium im Gespräch
Ein Autojahr mit vielen Fragezeichen 5

#strongertogether
ZDK wird strategisch neu ausgerichtet 7

Entwicklung in Kfz-Betrieben
Stecker für E-Mobilität gezogen 8

Wirtschaftliche Gesamtlage
Standort Deutschland hat strukturelle Probleme 12
BDK, Martin Guse 16

Bericht aus Berlin
Zeitenwende in der Verbandsarbeit 17
Nürnberger Allgemeine Versicherungs-AG, Peter Meier 21

Aus- und Weiterbildung
Mehr Azubis, weniger Fachkräfte 22
BFC, Sylvia Gerl 27
TAK – So gefährlich sind E-Akkus 28

Rechtsfragen in der Kfz-Branche
Von Fall zu Fall: Der ZDK hilft 29
Vogel Communications Group, Matthias Bauer 34

Werkstätten und Technik
SERMA ist gestartet 35
Deutsche Automobil Treuhand (DAT), Jens Nietzschmann 39

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Politik-Themen erhöhen die Sichtbarkeit 40
FUCHS LUBRICANTS GERMANY GmbH, Susanne Heirich 46

ZDK-Vorstand und -Geschäftsstelle
Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer und Referenten 47

Zahlen und Fakten 2023
Ausgabe 2024 49

Mitten in der Transformation

Unsere Branche steckt mitten in der Transformation. Es geht um alternativen Antriebsarten, Digitalisierung und autonomes Fahren, neue Marken und neue Marktstrukturen. Parallel dazu ist auch der ZDK in einer Phase der Veränderung. Seit einem Jahr arbeiten wir sehr erfolgreich an unserer Strategie #strongertogether. Ziel ist es, Produkte und Prozesse zu optimieren, um für die Betriebe das bestmögliche Ergebnis zu bringen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Geschäftsführung und Vorstand haben sich auf den Weg gemacht – hin zu einem ZDK, der schneller, effizienter und transparenter agiert. Durch diesen Prozess wächst ein Team-Spirit, der uns im ZDK und in der ganzen Verbandsfamilie weiter nach vorne bringt.

Dieser Prozess geht auch einher mit personellen Veränderungen im Ehren- und Hauptamt. Vor einem Jahr gab es den Wechsel im Präsidentenamt, und in der Geschäftsführung sind inzwischen drei neue Abteilungsleiter an Bord. Mit unserer neuen Repräsentanz im Herzen Berlins, der neuen Vertretung in Brüssel und mit einer deutlich gestärkten Politikabteilung sind wir im politischen Berlin und in Brüssel schon jetzt deutlich sichtbarer geworden.

Diese Neuausrichtung wirkt sich schon aus. Seit meinem Amtsantritt vor einem Jahr habe ich als Präsident über 60 politische Termine in Berlin und Brüssel wahrgenommen. Darunter waren persönliche Treffen mit den Ministern Habeck und Wissing, es gab Termine im Kanzleramt, in Ministerien sowie zahlreiche Gespräche mit MdBs und MdEPs. Bei diesen Gesprächen habe ich sehr schnell offene Türen vorgefunden. Der von mir betriebene aktive Austausch wird sehr positiv wahrgenommen.

Durch die enge Vernetzung der Politik-Abteilung mit den Fachabteilungen und dem Team Öffentlichkeitsarbeit können wir die politischen Themen schnell über die verschiedenen Social-Media-Kanäle oder über die Tages- und Fachmedien spielen. Das sorgt für mehr Sichtbarkeit. Die Politik-Abteilung bezieht auch unsere Landes- und Fabrikatsverbände in ihre Arbeit mit ein und zeigt Wege auf, wie wir uns hier noch stärker vernetzen und gemeinsam an der Zielerreichung arbeiten können. Das erhöht die Schlagkraft enorm.

In der Politik geht es vor allem um drei Themen: Welche Zukunft hat die individuelle Mobilität? Wird sie bezahlbar bleiben? Welche Rahmenbedingungen haben Handelsunternehmen und Werkstätten? Wir werden auch intensiv darüber sprechen müssen, wie wir den Hochlauf der Elektromobilität kurz- und langfristig stabilisieren können. Da muss viel stärker ganzheitlich gedacht werden, denn Elektromobilität funktioniert nur als Gesamtsystem – von der Erzeugung des Ökostroms über die Ladeinfrastruktur bis zu den Servicekonzepten. Auch der versprochene Rahmen für e-Fuels steht weiter aus. Außerdem gibt es immer noch kein Gesetz zum Zugang zu Fahrzeugdaten. Hier gilt es, die Ergebnisse der Europawahl zu bewerten und sich strategisch danach auszurichten. Und nicht zuletzt müssen wir uns intensiver um das Thema Fachkräfte kümmern – das bewegt die Betriebe intensiv.

Auf diesen und 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.

Arne Joswig
Präsident

Dr. Kurt-Christian Scheel
Hauptgeschäftsführer

Das ZDK-Präsidium mit Präsident Arne Joswig (2. r.), Detlef Peter Grün (2. v. l.) Thomas Peckruhn (li.) und dem Ehrenpräsidenten Jürgen Karpinski.

Neuer Präsident

Arne Joswig folgt auf Jürgen Karpinski

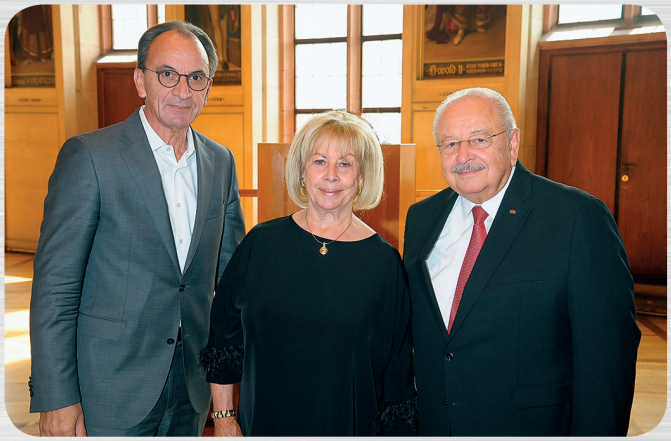
Auf der ZDK-Mitgliederversammlung am 14. Juni 2023 in Regensburg wurde Arne Joswig zum neuen ZDK-Präsidenten gewählt. Der 61-jährige Diplom-Betriebswirt aus Neumünster (Schleswig-Holstein) war 35 Jahre lang im Automobilhandel tätig und hat in dieser Zeit auch die Herstellerseite kennengelernt. Joswig ist seit 2009 Präsidiumsmitglied des Kfz-Landesverbandes Schleswig-Holstein und seit Juni 2014 Mitglied im ZDK-Vorstand.

Arne Joswig folgte auf Jürgen Karpinski, der nach neunjähriger Amtszeit nicht wieder für das Spitzenamt kandidierte. Karpinski wurde per Akklamation zum Ehrenpräsidenten ernannt.

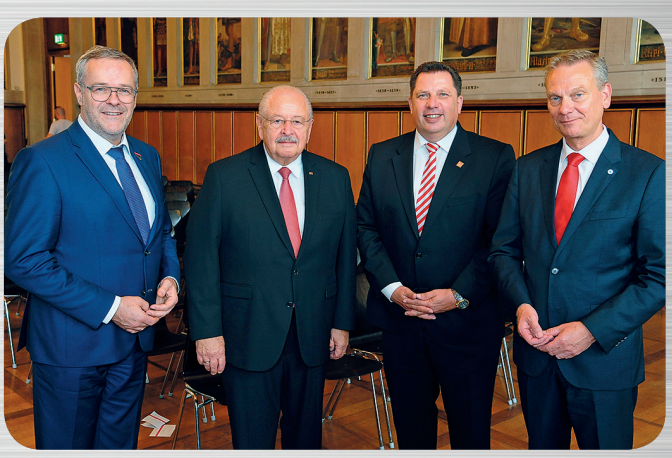
Offiziell verabschiedet wurde Jürgen Karpinski am 13. Juli 2023 im Kaisersaal des Frankfurter Römer vor rund 120 Ehrengästen. Dort würdigte Arne Joswig die Leistungen seines Vorgängers. Als Kfz-Meister, der erst kürzlich den Goldenen Meisterbrief erhalten habe, sei Karpinski das Beispiel einer Generation, die noch Metallteile bearbeiten und Bauteile instand setzen konnte und erfolgreich den Sprung hin zur Digitalisierung mitgemacht habe. Abschließend dankte Jürgen Karpinski allen, auf deren Unterstützung er immer zählen konnte – im Ehrenamt und im Hauptamt und natürlich in der Familie. Ohne einen starken Rückhalt und ohne gute Zuarbeit sei solch ein Präsidentenamt nicht auszuüben.

Jürgen Karpinski bei seinem letzten Bericht als Präsident.

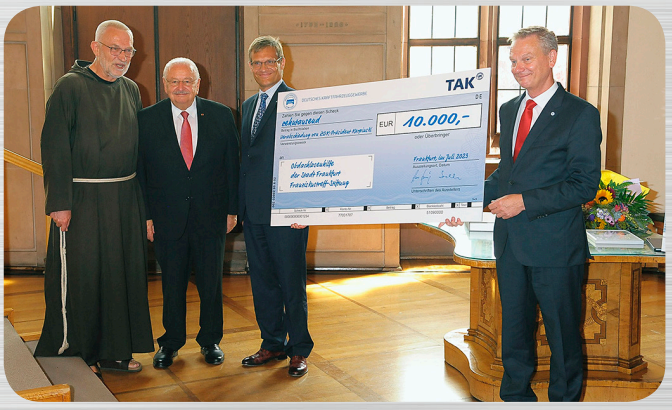
Der ZDK-Vorstand nach den Wahlen.



Oben: v. l. Laudator Michael Boddenberg, hessischer Staatsminister für Finanzen, Silvia Karpinski-Schmitt und Jürgen Karpinski.



Rechs: Bruder Paulus, langjähriger Vorstand der Franziskustreff-Stiftung für Obdachlose in Frankfurt am Main, nahm einen Spendenscheck in Höhe von 10.000 Euro von ZDK und TAK entgegen.



Oben: Verabschiedung von Jürgen Karpinski: v. l. ZDH-Präsident Jörg Dittrich, ZDK-Ehrenpräsident Jürgen Karpinski, Stadtrat Stephan Siegler und ZDK-Präsident Arne Joswig.

Neujahrsgipfel 2024

Starker Auftritt in der Hauptstadt

Unser Neujahrsgipfel am 30. Januar, gemeinsam veranstaltet mit der DAT im Zentrum Berlins, war mit rund 1.100 angemeldeten Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein starker Auftritt des Kraftfahrzeuggewerbes. Nicht nur Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing stand uns Rede und Antwort. Mit Dr. Sandra Detzer, der wirtschaftspolitischen Sprecherin der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, und dem CDU-Bundestagsabgeordneten Tilman Kuban haben unser Hauptgeschäftsführer Dr. Scheel und die Autohaus-Unternehmerin Tanja Woltmann-Knigge über wichtige Branchenthemen diskutiert.

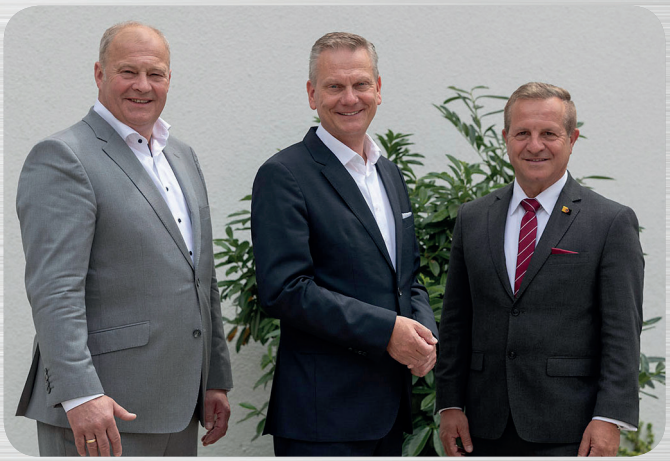
Darüber hinaus war das politische Berlin mit zahlreichen Bundestagsabgeordneten prominent vertreten. Das zeigt: Wir werden als wichtige Stimme des Mittelstands und eigenständiger Akteur der Automobilwirtschaft wahrgenommen. Und das soll sich bald durch unsere Präsenz in wichtigen Beratungsgremien der Regierung rund um automobile Themen noch verstärken.

VDA-Präsidentin Hildegard Müller mit Arne Joswig und Jens Nietzschmann; A. Joswig überreicht Dr. Wissing einen Drehmomentschlüssel; Die Podiumsdiskussion moderiert von Astrid Frohloff.

Das Präsidium im Gespräch

Ein Autojahr mit vielen Fragezeichen

Die politischen Vorzeichen für das Autojahr 2024 sind wenig erfreulich: Das abrupte Ende des Umweltbonus hat das Vertrauen in eine nachvollziehbare und rationale Politik der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität massiv beschädigt. Wie geht es weiter? Über die Ergebnisse des vergangenen Jahres und über die aktuellen Herausforderungen unserer Branche äußern sich ZDK-Präsident Arne Joswig sowie die Vizepräsidenten Detlef Peter Grün und Thomas Peckruhn.



Im Gespräch (v. r.): Thomas Peckruhn, Arne Joswig und Detlef Peter Grün.

Herr Joswig, Herr Grün, Herr Peckruhn, wie hat sich das Kraftfahrzeuggewerbe im vergangenen Jahr behauptet?

Arne Joswig: Mit einem starken Umsatzwachstum von plus 11,9 % haben wir erstmals die 200-Milliarden-Grenze geknackt. Das lag beim Fahrzeugverkauf an höheren Stückzahlen, verbunden mit gestiegenen Preisen. In den Werkstätten war die Auslastung hoch, und insbesondere die Reparaturkosten haben angezogen. Sorgen macht uns der schon im letzten Jahr zu verzeichnende Rückgang der Fahrzeug-Neubestellungen insbesondere bei den Privatkunden. Und die Auswirkungen des Mitte Dezember plötzlich gestoppten Umweltbonus werden wir in diesem Jahr bei der Elektromobilität deutlich spüren.

> „Mit einem starken Umsatzwachstum von plus 11,9 % haben wir erstmals die 200-Milliarden-Grenze geknackt."
>
> Arne Joswig

Detlef Peter Grün: In den Werkstätten lief es gut. Der Umsatzsprung von plus 17,7 % auf rund 33,8 Mrd. Euro im Geschäftsfeld Service und Reparatur hat mehrere Gründe. Der Fahrzeugbestand ist weiter angewachsen. Die Autofahrer ließen mehr Wartungen als im Vorjahr durchführen, und das bei gestiegenen Kosten pro Wartung (plus 8,5 %) und auch pro Unfallreparatur (plus 15,3 %). Für das laufende Jahr rechnen wir mit gleichbleibend stabilem Servicegeschäft auf hohem Niveau.

Thomas Peckruhn: Das moderate Umsatzwachstum des vergangenen Jahres in den markengebundenen Autohäusern von plus 2,6 % beim Neuwagengeschäft basierte unter anderem auf den höheren Neuwagenpreisen, der verbesserten Lieferfähigkeit und der noch bis Mitte Dezember gewährten Umweltprämie für E-Fahrzeuge. Der Umsatzsprung von 15,2 % im Gebrauchtwagenverkauf durch den Markenhandel war hauptsächlich auf den bisherigen Höchststand des durchschnittlichen Fahrzeugpreises zurückzuführen.

Herr Joswig, zu Beginn dieses Jahres wurde die neue Hauptstadtrepräsentanz in Berlin bezogen und die Abtei-

lung Politik neu aufgestellt. Welche Bedeutung hat das für den ZDK?

Arne Joswig: Die Lobbyarbeit in Berlin und Brüssel ist ein Kerngeschäft des ZDK. Mit dem vergrößerten Politik-Team in Berlin unter der Leitung von Jürgen Hasler und mit Friedrich Trosse in Brüssel sind wir jetzt gut aufgestellt. Und unsere neue Politik-Abteilung bezieht auch unsere Landes- und Fabrikatsverbände viel stärker als bisher in ihre Arbeit mit ein und zeigt Wege auf, wie wir uns hier noch besser vernetzen und gemeinsam an der Zielerreichung arbeiten können. Nicht zuletzt wird unsere moderne Hauptstadtrepräsentanz am Gendarmenmarkt der Ausgangspunkt für zahlreiche politische Aktivitäten und Veranstaltungen sein.

> „Für eine Marktbelebung brauchen wir so schnell wie möglich bezahlbare Elektrofahrzeuge in allen Segmenten."
>
> Thomas Peckruhn

Herr Grün, ein wichtiges Thema für die Branche ist der Start der SERMA GmbH. Warum hatte der Stichtag 1. April eine besondere Bedeutung für die Kfz-Betriebe?

Detlef Peter Grün: Seit dem 1. April 2024 erhalten Kfz-Betriebe den Zugriff auf diebstahl- und sicherheitsrelevante Reparatur- und Wartungsinformationen nur noch dann, wenn sie von einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle zugelassen und die Mitarbeiter autorisiert sind. Auf unsere Initiative hin wurde dafür die unabhängige SERMA GmbH gegründet, akkreditiert von der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS).

Wie läuft der Anmeldeprozess?

Detlef Peter Grün: Seit dem 15. Februar können die Kfz-Betriebe ihre Anträge im SERMA-Portal digital einreichen und bearbeiten. Seitdem läuft dieser Prozess auf Hochtouren. Wir haben arbeitstäglich rund 100 Zulassungen und Autorisierungen zu bearbeiten. SERMA setzt zurzeit den Maßstab für die erfolgreiche Umsetzung dieses Prozesses, der für unsere Betriebe unverzichtbar ist. Dafür gilt allen Beteiligten mein herzlicher Dank.

Herr Peckruhn, der Hochlauf der E-Mobilität stockt. Wie sind die Aussichten in diesem Jahr?

Thomas Peckruhn: Wir Händler schauen mit Besorgnis auf das laufende Jahr. Das bestätigen die Ergebnisse einer Blitzumfrage im Handel von Anfang Februar. Bei privaten Auftragseingängen von BEV schätzen 91 % der befragten Autohäuser die zu erwartende Entwicklung als „sehr schlecht" oder „schlecht" ein, bei gewerblichen Kunden ist dieser Wert mit 83 % etwas niedriger.

> „Für das laufende Jahr rechnen wir mit gleichbleibend stabilem Servicegeschäft auf hohem Niveau."
>
> Detlef Peter Grün

Was braucht es, um die Zahlen wieder nach oben zu treiben?

Thomas Peckruhn: Für eine Marktbelebung brauchen wir so schnell wie möglich bezahlbare Elektrofahrzeuge in allen Segmenten. Die Politik muss verlässliche Rahmenbedingungen schaffen, gerade auch bei den Steuern. Die Ladeinfrastruktur ist für die Kunden ein zentrales Thema. Jede Kürzung wäre hier fatal. Wichtig ist aber auch: Kein Drehen an der Steuerschraube. Wer Autos mit Verbrennungsmotor verteuert, hilft der Elektromobilität nicht, sondern frustriert die Menschen.

Herr Joswig, trotz wachsender Ausbildungszahlen trifft das Thema Fachkräftemangel auch unsere Branche. Wie ist die aktuelle Situation?

Arne Joswig: Die gestiegenen Ausbildungszahlen zeigen: Unsere Branche ist attraktiv. Sie wird als zukunftsweisend und innovativ wahrgenommen. Wir bilden rund 92.000 junge Menschen aus. Der Kfz-Mechatroniker ist der mit Abstand beliebteste Beruf im Handwerk. Viele unserer top ausgebildeten Fachleute werden aber leider auch gern von der Industrie abgeworben. Uns fehlen allein im technischen Bereich rund 10.000 Fachkräfte.

Was ist geplant, um die Lücken zu schließen?

Arne Joswig: Mit unserer Nachwuchs- und Fachkräftestrategie verfolgen wir mehrere Ziele. Wir wollen noch mehr Ausbildungsbetriebe überzeugen, dem Fachkräfteengpass mit eigener Ausbildung zu begegnen. Ebenfalls in den Fokus rücken Zielgruppen wie Quereinsteiger, Frauen, Studienabbrecher und Menschen mit Migrationshintergrund. Und wir wollen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Anforderungen der Transformation weiter qualifizieren. Alles das wollen wir zielgenau mit Kampagnen, Webinaren, Workshops und Veranstaltungen voranbringen.

#strongertogether

ZDK wird strategisch neu ausgerichtet

Der angestoßene Prozess, den ZDK strategisch neu auszurichten, läuft unter dem Motto #strongertogether. Dazu gehört, die Prozesse im ZDK deutlich strukturierter zu gestalten und die Zusammenarbeit mit unseren Gremien und Mitgliedern deutlich zu verbessern. Nur so können wir in einem immer dynamischeren Umfeld schneller, effizienter und transparenter werden. Durch diesen Prozess ist ein Team-Spirit erwachsen, der uns im ZDK deutlich nach vorne bringt.

#strongertogether und gemeinsam nach vorn: In einem intensiven zweitägigen Workshop am 26. und 27. Februar 2024 haben ZDK-Vorstand und -Geschäftsführung zentrale interne und externe Handlungsfelder des Vorstands bearbeitet. Die Ergebnisse werden die weitere Arbeit des ZDK nachhaltig beeinflussen – immer mit der Zielrichtung: Gutes tun für die rund 36.000 Autohäuser und Werkstätten.

Ein wichtiger Schritt auf diesem Weg war ein Workshop mit allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des ZDK am 22. und 23. November 2023 in Köln. Ziel der Veranstaltung war es, durch klare Leitlinien und Prozesse die Zusammenarbeit im ZDK mit allen Teilnehmenden gemeinsam optimal zu gestalten. Dafür wurden zahlreiche Produkte und Prozesse definiert, in Folgeworkshops Anfang 2024 finalisiert und inzwischen zu einem Handbuch zusammengeführt. Das ist die Grundlage für eine besser strukturierte und erfolgreiche abteilungsübergreifende Zusammenarbeit.

#strongertogether-Workshop Ende November 2023 in Köln mit allen ZDK-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Entwicklung in Kfz-Betrieben

Stecker für E-Mobilität gezogen

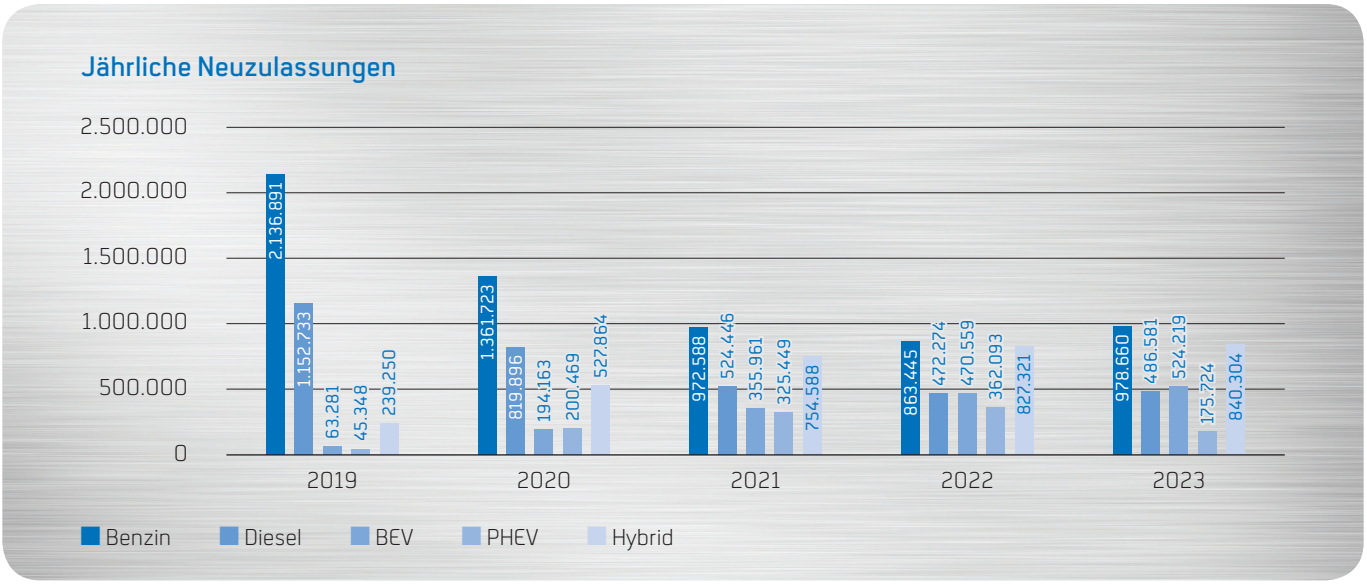
Wegfall des Umweltbonus lässt Marktanteil und Vertrauen sinken +++ Ladeinfrastruktur wächst +++ Fehlstart des Förderprogramms „Solarstrom für Elektromobilität" +++ Unternehmen müssen Nachhaltigkeitsbericht erstellen +++ AECDR rechtlich anerkannt

Weniger Förderung, weniger E-Autos

Im vergangenen Jahr wurden 524.219 Autos mit reinem Elektroantrieb (BEV) erstmals zugelassen. Damit rollten zwar annähernd so viele BEV wie 2022 neu auf Deutschlands Straßen, ihr Marktanteil betrug jedoch nur noch 18,4 Prozent. Zusammen mit 175.724 Plug-in-Hybriden (PHEV) waren 24,6 Prozent aller Erstzulassungen elektrifiziert. Als größter Treiber der emissionsfreien Mobilität erwiesen sich gewerblich zugelassene E-Fahrzeuge. Allein im ersten Halbjahr (vor dem Wegfall des Umweltbonus) gingen 60,4 Prozent aller BEV und damit rund 162.400 Autos auf deren Zulassung zurück.

Betriebe und Kunden verloren Vertrauen

Auf das Aus der Umweltprämie für PHEV im Januar 2023 und der gewerblich zugelassenen E-Fahrzeuge ab September folgte am 17. Dezember 2023 abrupt der Förderstopp für private Käufer. Betroffen waren laut einer ZDK-Blitzumfrage im markengebundenen Fabrikatshandel rund 60.000 E-Mobile und damit Käufer, die ihre Fahrzeuge unter der Voraussetzung einer Fördersumme bestellt hatten. Den Umweltbonus erhielten nur noch bereits zugesagte Förderungen. Vorliegende Anträge, die bis zum 17. Dezember 2023 beim BAFA



eingingen, wurden in der Reihenfolge des Eingangs bewilligt.

Autohausbetriebe standen vor einer Riesenherausforderung. Sie mussten den Kunden erklären, dass ein Rücktritt vom Kaufvertrag nicht ohne Weiteres möglich sei und der Erwerb eventuell teurer wird. Auch Betriebe verloren Planungssicherheit von Förderungen. Insgesamt wurde das Vertrauen in die Politik der Bundesregierung massiv beschädigt und der Hochlauf der Elektromobilität ausgebremst.

Der ZDK unterstützte die Unternehmen vor Ort über die Landes- und Fabrikatsverbände mit einem Musterschreiben zum Versand an die Bundestagsabgeordneten in ihren Wahlkreisen. Darin wurde darauf hingewiesen, dass Verlässlichkeit und Berechenbarkeit bei einer so teuren und weitreichenden Entscheidung wie dem Kauf eines E-Autos unverzichtbar seien. Die Parlamentarier wurden gebeten, sich für eine Kulanzregelung einzusetzen.

Blitzumfrage

Hoher Beratungsbedarf bei E-Fahrzeugen

Eine Blitzumfrage des ZDK in fabrikatsgebundenen Autohäusern im Februar 2023 bestätigte: Der Beratungsaufwand bei E-Autos ist größer als bei Verbrennern. Das betrifft das Verkaufsgespräch, aber auch die Betreuung nach dem Kauf, die um zirka 40 Prozent höher eingeschätzt wird.

Die fünf größten Hemmnisse für den Kauf von E-Fahrzeugen:

- Hoher Anschaffungspreis
- Unsichere Ladeinfrastruktur
- Begrenzte Reichweite
- Hohe Stromkosten
- Skepsis gegenüber E-Autos

Ladeinfrastruktur nimmt Fahrt auf

Die Ladeinfrastruktur wächst und wird leistungsfähiger. Im Oktober vergangenen Jahres gab es 87.155 Normal- und 21.111 Schnellladepunkte. An den Ladepunkten können gleichzeitig insgesamt 3,78 GW Ladeleistung bereitgestellt werden. Damit setzte die Bundesregierung ihren Masterplan Ladeinfrastruktur II weiter um. Ziel ist eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Infrastruktur – Voraussetzung für die E-Mobilität.

Weniger erfolgreich endete das Förderprogramm „Solarstrom für Elektroautos". Eigentlich eine prima Sache: Mit dem eigenen Solarstrom das E-Auto laden und dafür noch eine staatliche Förderung kassieren. Nur schade, dass bereits nach einem Tag die bereitgestellten Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds (KTF) aufgrund der hohen Nachfrage ausgeschöpft waren. Insgesamt kamen rund 33.000 Antragsteller in den Genuss der zirka 300 Millionen Euro. Der ZDK spricht von einem Fehlstart und kritisierte unter anderem, dass der Antrag nicht an eine Neuzulassung gekoppelt war. Eine Förderung 2024 ist aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht vorgesehen.

Nachhaltigkeit in Kfz-Betrieben

2024 wird die CSRD-EU-Richtline (CSRD = Corporate Social Responsibi-

lity Directive) umgesetzt. Das bedeutet, Unternehmen sind verpflichtet, einen sogenannten Nachhaltigkeitsbericht abzugeben. Ab dem Geschäftsjahr 2025 gelten die Regeln für Unternehmen, die eines der drei Kriterien erfüllen: mehr als 250 Mitarbeiter, mehr als 50 Mio. € Umsatz oder/und mehr als 25 Mio. € Bilanzsumme.

Der Bericht muss Auskunft über die ökologischen, sozialen sowie ökonomischen Tätigkeiten eines Unternehmens geben. Der Nachhaltigkeitsbericht soll Bestandteil des Lageberichts sein und steht somit in der Wertigkeit auf gleicher Stufe wie die dort getätigten Aussagen zur finanziellen und wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Informationen tun not, ist das Thema doch vielschichtig und betrifft schon jetzt auch kleine und mittelständische Betriebe. Denn berichtspflichtige Unternehmen wie Versicherungen, Banken oder Gewerbekunden fordern von ihren Geschäftspartnern Auskunft über deren nachhaltiges Arbeiten. Die Spitzenverbände des Kfz-Handwerks haben sich deshalb auf ein Zertifikat geeinigt. Es soll dokumentieren, dass die Betriebe nach den wichtigsten nachhaltigkeitsbezogenen EU-Standards des VSME (voluntary sustainability reporting standard for non-listed SMEs and micro-entities) geprüft sind.

Fachliches Rüstzeug erhielten Autohäuser und Kfz-Betriebe auch in ZDK-Webinaren. Referenten informierten über CO_2-Bilanzierung, Nachhaltigkeitsreporting, Nachhaltigkeitsstrategie und -maßnahmen, aber auch über Softwarelösungen, die bei der Erhebung der Daten helfen, diese auszuwerten und schließlich den Bericht zu erstellen.

Um für das Thema zu sensibilisieren, war der ZDK auf der IAA Mobility mit der Gesprächsrunde „Nachhaltige individuelle Mobilität: Nur mit Uns!" vertreten. Branchenvertreter diskutierten mit Akteuren aus dem Umwelt- und Nachhaltigkeitsbereich über den Beitrag der Kfz-Branche zur Schonung von Ressourcen.

AECDR rechtlich anerkannt

Die Statuten sind verabschiedet, die Vertretung in Belgien ist offiziell. Mit dieser rechtlichen Anerkennung kann die europäische Allianz der Autohändler und -werkstätten (AECDR) jetzt noch stärker agieren: an Arbeitskreisen auf EU-Ebene teilnehmen, die Zusammenarbeit mit EU-Institutionen, Unternehmen und anderen Interessengruppen intensivieren. Ein Meilenstein für die Allianz.

Beispielhaft umgesetzt hat die AECDR diese Möglichkeit mit einer Anhörung im Europäischen Parlament zur Euro 7-Norm. AECDR-Präsident Gerardo Perez bewirkte mit seiner Expertise deutliche Änderungen des Regelwerks mit positiven Auswirkungen auf das Kfz-Handwerk.

Themen, auf die sich die AECDR 2023 konzentrierte:

- Förderung nachhaltiger und digitaler Lösungen in allen Bereichen
- Wandel der Antriebstechnologie
- Sektorspezifische Regulierung von Fahrzeugdaten
- Stärkung der Ladeinfrastruktur

Die Europawahl am 9. Juni 2024 hat die Weichen für die nächsten fünf Jahre gestellt. In einem Wahlmemo-

Gespräch zur Nachhaltigkeit im Kfz-Gewerbe auf der IAA Mobility (v. l.): Martin Boisseree (Sternpartner), Gregory Endres (Fokus Zukunft), Roberto Rossetti (BMW Group), Pauline Schur (Naturschutzbund Deutschland) und ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel.

Christian Hegel folgt auf Marc Voß

Zum 1. Januar 2024 hat Christian Hegel (54) seine Tätigkeit als Geschäftsführer Betriebs-/Volkswirtschaft und Fabrikate aufgenommen. Er folgt auf Marc Voß (47), der sich neuen beruflichen Herausforderungen stellt. Hegel hat verschiedene verantwortungsvolle Positionen im Automobilhandel, bei den Herstellern Renault und MAN sowie bei einer Prüforganisation innegehabt. Zuletzt war er Geschäftsführer bei BLG Automobile Logistics und davor als Vorstand der Automobilgruppe Nord AG (ANAG) tätig.

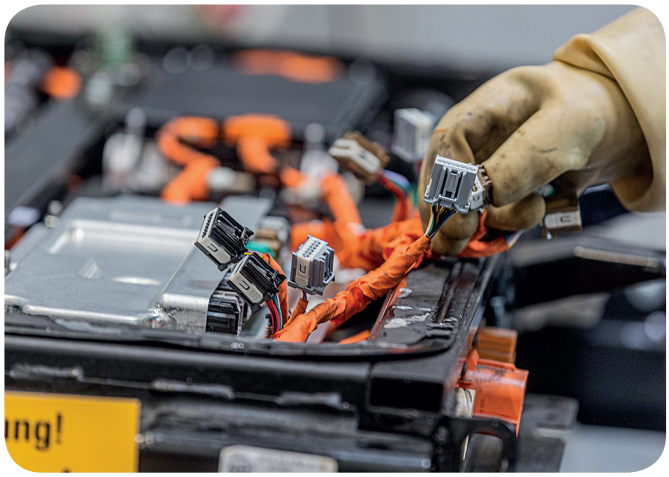
randum hat die AECDR im Mai ihre wichtigsten Forderungen und Anliegen für die kommende Legislaturperiode zusammengefasst und den europäischen Entscheidungsträgern präsentiert.

Durchführung von Batterietests

Zum 1.1.2024 betrug der Anteil von Elektrofahrzeugen (BEV) mit 1.408.681 Fahrzeugen 2,9% (Vorjahr 2,1%) am Gesamtbestand von Pkw. Die Besitzumschreibungen von BEV lagen 2023 bei 97.430, was einem Anteil von 1,62% am Gesamtmarkt der Besitzumschreibungen entspricht. Wenn es rein nach den Zahlen geht, steckt die Elektromobilität in Deutschland noch in den „Kinderschuhen". Dies wird sich in den nächsten Jahren jedoch ändern.

Auch wenn der Markt für gebrauchte BEV noch relativ klein ist, so existiert er mit seinen spezifischen Fragestellungen. Dazu gehört u. a. die Frage nach dem „Gesundheitszustand", des sogenannten „State of Health" (SoH) der Batterie.

Nach einer „EV After-Sales-Studie" von USCALE zusammen mit dem ZDK im Dezember 2023 unter 2.154 BEV-Fahrern mit einer Mindesthaltedauer von 18 Monaten machen sich nur knapp ein Viertel Sorgen um die Batteriealterung. Über 50% der Befragten gaben an, dass sie mit einer spürbaren Alterung der Batterie erst nach sechs Jahren rechnen.



Batterietest im TAK-Labor in Bornheim.

Nichtdestotrotz halten 82% der Umfrageteilnehmer einen regelmäßigen Check der Batterie für wichtig bzw. sehr wichtig. Die Prüfung der Batterie hat dabei insbesondere im Falle des Kaufs/Verkaufs bzw. des Inzahlunggebens des BEV die höchste Relevanz.

Allein auf die SoH-Anzeige im Fahrzeug wollen sich dabei lediglich 20% verlassen. Der überwiegende Teil vertraut bei der Ermittlung des SoH lieber auf Batterietechnik von spezialisierten Unternehmen, Markenhändlern und Prüforganisationen.

Aus diesem Grunde hat der ZDK eruiert, welche Testanbieter am Markt agieren, welche Aussagekraft die Tests haben und wie sie sich in die Abläufe einer Werkstatt integrieren lassen. Als ein erstes Ergebnis hat der ZDK eine vorläufige Übersicht erstellt, um den Kfz-Betrieben bei der Wahl eines Testanbieters Unterstützung zu geben.

Die Ermittlung des SoH kann zum einen Händlern bei der Hereinnahme von Fahrzeugen, insbesondere Leasingfahrzeugen, helfen, sich einen Überblick zum Zustand der Batterie zu verschaffen. Dies vermindert das Risiko, dass ein Fahrzeug bei der Hereinnahme mit einem (schlummernden) Batteriedefekt durchrutscht, das später zu hohen Kosten führt. Zum anderen kann ein Batterietest als Zusatzangebot gegenüber den Kunden beworben bzw. angeboten werden.

Wirtschaftliche Gesamtlage

Standort Deutschland hat strukturelle Probleme

Konjunkturelle Schwächephase und schwindende Wachstumskräfte +++ Privater Konsum als wichtigster Treiber der Konjunkturbelebung +++ Wirtschaftsleistung zieht an +++ Fachkräfteproblem verschärft sich +++ Gebremste Kauflaune der Privatkunden

„Die Wirtschaft in Deutschland ist angeschlagen. Eine bis zuletzt zähe konjunkturelle Schwächephase geht mit schwindenden Wachstumskräften einher. In der lahmenden gesamtwirtschaftlichen Entwicklung überlagern sich somit konjunkturelle und strukturelle Faktoren." So fasst das Frühjahrsgutachten 2024 der führenden deutschen Wirtschaftsinstitute die wirtschaftliche Lage in Deutschland zusammen.

Die Kaufkraft der privaten Haushalte war ab Mitte 2021 durch die Verteuerung der Waren zwei Jahre lang deutlich zurückgegangen. Die real verfügbaren Einkommen steigen nun wieder erheblich. Die Inflation bildet sich zurück. Nach und nach werden höhere Lohnabschlüsse wirksam, die nun verzögert dem Ausmaß der Geldentwertung folgen. Die Kaufkraft der privaten Haushalte erhöht sich und somit auch deren Ausgabenneigung. Der private Konsum wird also zum wichtigsten Treiber der Konjunktur.

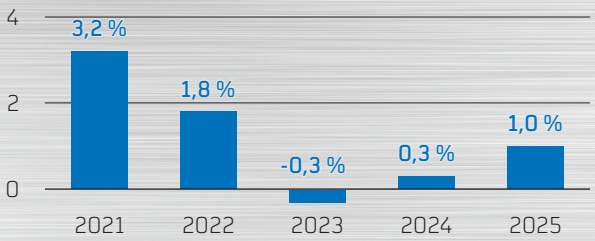
Insgesamt haben sich die hohen Auftragsbestände in der Industrie

allerdings als weniger stabilisierend erwiesen. So sind zwar die ausgewiesenen Auftragsreichweiten weiterhin hoch, gleichzeitig sind aber die industriellen Produktionskapazitäten unterausgelastet, sodass von einer Konjunkturkrise gesprochen werden kann.

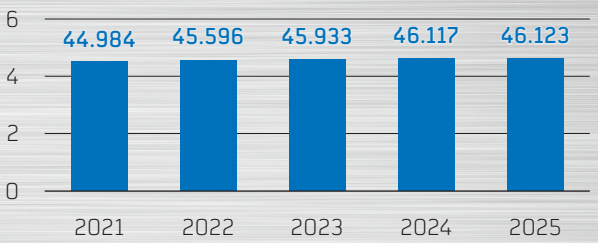
Die deutschen Ausfuhren sind aufgrund der weltweit schwächeren Nachfrage nach Investitions- und Vorleistungsgütern gesunken. „Ins-

Eckdaten der Prognose für Deutschland

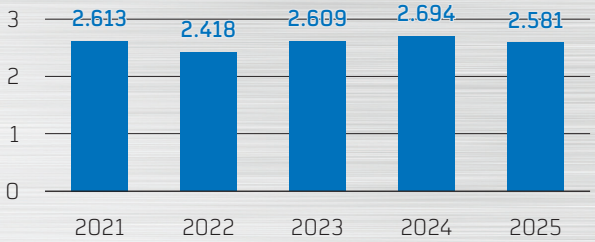
Bruttoinlandsprodukt[1]



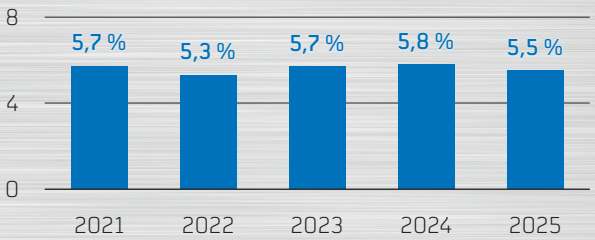
Erwerbstätige[2] (1.000 Personen)



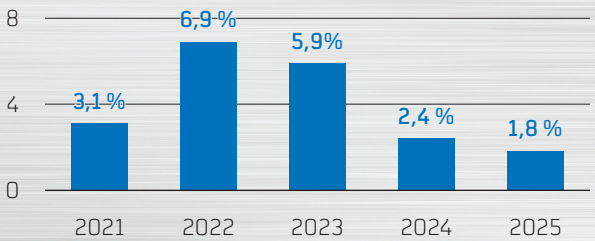
Arbeitslose (1.000 Personen)



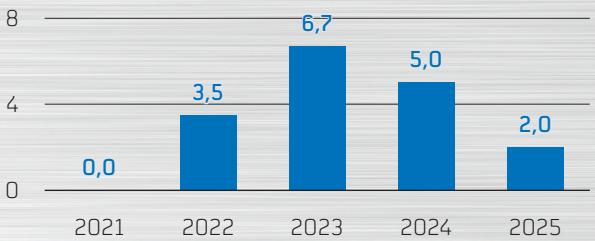
Arbeitslosenquote BA[3] (in %)



Verbraucherpreise[4]



Lohnstückkosten[4,5]



[1] Preisbereinigt. Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %.

[2] Inlandskonzept: erfasst alle Erwerbstätigen, die innerhalb eines Wirtschaftsgebietes einer oder mehreren Erwerbstätigkeiten nachgehen, unabhängig davon, wo sie ihren Wohnort haben.

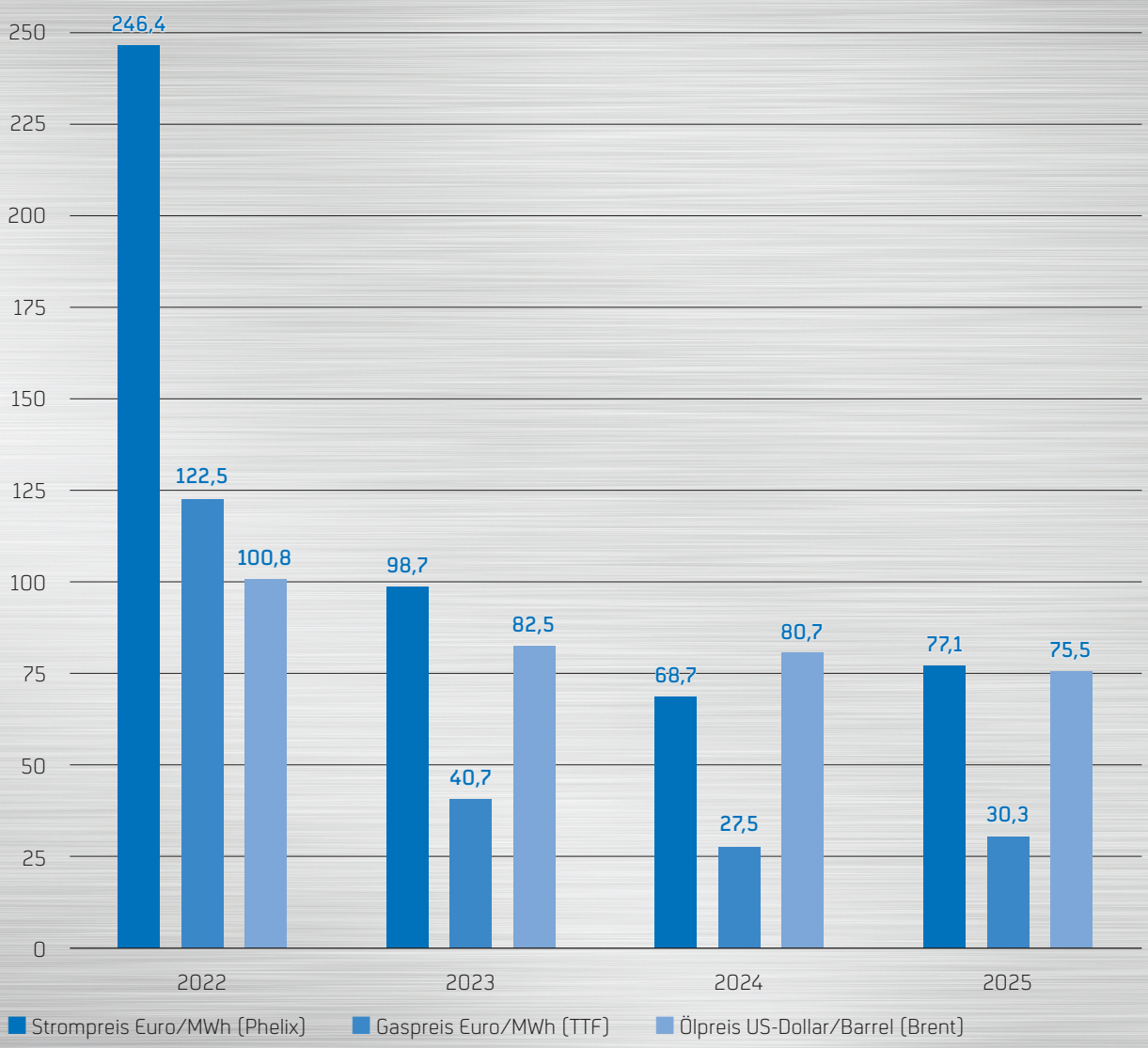
[3] Arbeitslose in % der zivilen Erwerbspersonen (Definition gemäß Bundesagentur für Arbeit).

[4] Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %.

[5] Im Inland entstandene Arbeitnehmerentgelte je Arbeitnehmerstunde bezogen auf das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt je Erwerbstätigenstunde.

Quellen: Statistisches Bundesamt; Bundesagentur für Arbeit; Deutsche Bundesbank; 2024 bis 2025: Prognose der Institute: GD Frühjahr 2024, sowie Eckwerte der Frühjahrsprojektion 2024

Prognose der Energiepreise



Quellen: Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2024; nach: LSEG Datastream; Eurostat; Europäische Zentralbank; CPB; 2024 bis 2025: Prognosen und Annahmen der Institute

besondere bei energieintensiven Gütern hat auch die preisliche Wettbewerbsfähigkeit gelitten, und Produktion ist ins Ausland abgewandert", heißt es im Frühjahrsgutachten. Die sich in den letzten Jahren manifestierten Lieferengpässe klingen ab, und die Energie- und Rohstoffpreise normalisieren sich langsam, was insgesamt zu geringeren Einfuhr- und Erzeugerpreisen führt.

Die Wirtschaftsweisen gehen davon aus, dass mit der Belebung der Weltwirtschaft die deutschen Exporte in der ersten Jahreshälfte moderat zulegen dürften, „zumal strukturelle Anpassungen – wie Verlagerungen von energieintensiven Produktionszweigen – annahmegemäß weitestgehend abgeschlossen sind." Mit Steigerung der weltweiten Nachfrage nach Investitionsgütern ab der zweiten Jahreshälfte sollte es zu einer weiteren Normalisierung der deutschen Warenausfuhren kommen.

Robert Habeck, Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, bewertete die wirtschaftliche Entwicklung am 24. April 2024 wie folgt: „Trotz dieser Hoffnungssignale machen mir die strukturellen Probleme des

„Das Thema Bürokratieabbau steht für uns ganz oben auf der Agenda. Unser Sofortprogramm „Vertrauen aufbauen – Bürokratie abbauen" mit 35 Einzelmaßnahmen weist den Weg, um unsere Betriebe zu entlasten."

ZDK-Präsident Arne Joswig

Standorts weiterhin Sorge. Die Prognosen für das Produktivitäts- und Potenzialwachstum fallen sehr niedrig aus. Wenn wir mittel- und langfristig wieder höheres Wachstum erreichen wollen, brauchen wir daher strukturelle Veränderungen. Dazu müssen wir neue wirtschaftliche Dynamik ermöglichen, Innovationen stärken, unnötige Bürokratie abbauen und den Arbeitskräftemangel entschlossen angehen."

Wirtschaftsleistung zieht an

Die Wirtschaftsweisen erwarten für das zweite Quartal 2024 mit allmählicher Belebung der weltweiten Industriekonjunktur ein verhaltenes Anziehen der Wirtschaftsleistung Deutschlands. Zunächst dürfte sich das Verarbeitende Gewerbe in Deutschland stabilisieren, bevor es leicht expandiert. Die konsumnahen Dienstleister dürften von den Realeinkommenszuwächsen der privaten Haushalte profitieren. Nur das Baugewerbe dürfte der Rezession noch nicht entwachsen können.

Fachkräfteproblem verschärft sich

Die Löhne steigen gemäß der Gemeinschaftsdiagnose nunmehr wieder stärker als die Verbraucherpreise. Der Arbeitsmarkt ist robust trotz der schwachen Konjunktur. „Gesamtwirtschaftlich ist bedeutsam, dass die realen Lohnstückkosten zwar im Zuge der Lohnanpassungen wieder deutlich zunehmen, über den gesamten Prognosezeitraum hinweg aber beschäftigungsfreundlich bleiben", so die Wirtschaftsweisen. Im Jahr 2024 soll die Zahl der Erwerbspersonen etwas steigen, alsbald in 2025 der demografisch bedingte Rückgang einsetzt. Die Arbeitslosigkeit sollte zurückgehen.

Davon ausgehend, dass ältere Erwerbstätige den technischen Fortschritt weniger stark annehmen als jüngere und weniger Höherqualifizierte zuwandern als aus dem Erwerbsleben ausscheiden, verschärft sich das Fachkräfteproblem.

Sechs Prozent mehr verfügbares Einkommen im letzten Jahr konnten den Preisanstieg der Konsumgüter von 6,4% nicht ganz ausgleichen. Die real verfügbaren Einkommen sanken somit leicht. Die Bruttolöhne und -gehälter sollen in diesem Jahr um 5,1% und 2025 um 3,5% steigen.

Für das Kfz-Gewerbe stellt sich die Situation wie folgt dar: Die spürbare Inflation und die Motivation, Fachkräfte weiterhin zu binden, hatten auch in den Autohäusern und Kfz-Werkstätten Lohnerhöhungen zur Folge, die in 2023 und 2024 zum Tragen kamen und kommen. Diese Erhöhungen sind im Werkstattbereich die Treiber höherer Stundenverrechnungssätze. Der steigende Pkw-Bestand beschert den Werkstätten dennoch weiter hohe Auslastungen. Viele verunsicherte Kundinnen und Kunden warten zurzeit ab, wie sich die Rahmenbedingungen rund um die E-Mobilität und die Marktsituation insbesondere in den kleinen und mittleren Fahrzeugsegmenten entwickeln. Daher investieren viele Menschen zunächst weiter in ihre Fahrzeuge und schieben eine Neuanschaffung in die Zukunft.

„Die Wirtschaftsforschungsinstitute stellen fest, dass große geopolitische Risiken bestehen: Kriege könnten eskalieren und daraus folgend könnten erneut Energiekrisen entstehen oder starke Flüchtlingsströme einsetzen. Das Aufflammen von brodelnden Konflikten in Asien könnte zudem die Wertschöpfungsketten stören und der Weltwirtschaft zusetzen. Sind die Wertschöpfungsketten betroffen, so gehe ich davon aus, dass es zu Verzögerungen in den Lieferketten kommt. Die Fahrzeugproduktion wäre abermals betroffen. Dies wiederum hätte zur Folge, dass Autohäuser und Kfz-Werkstätten verzögert mit Fahrzeugen und Teilen beliefert werden würden. Kunden müssten auf die Auslieferung ihrer Bestellungen warten und Werkstattkunden auf die Reparatur ihres Pkw."

ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn

Verbraucherpreise steigen weiter an

Die Dienstleistungspreise steigen den Instituten zufolge immer noch kräftig. Die Mieten stiegen mit Vorjahresraten von über 2 % erheblicher als im langjährigen Durchschnitt (1,2 %). „Die Warenpreise ohne Energie dürften aufgrund der Entspannung auf den vorgelagerten Produktionsstufen weiterhin nur moderat steigen", so die Wirtschaftsweisen. Lkw-Maut, wegfallende Subventionen und Steuererhöhungen in verschiedenen Bereichen wirken sich außerdem preissteigernd aus.

Mit der Frühjahrsprojektion 2024 der Bundesregierung wir ein Anstieg der Verbraucherpreise von 2,4% im Jahr 2024 und 1,8% im Jahr 2025 erwartet. Starke Lohnsteigerungen, welche insbesondere bei den Dienstleistern zu finden sein werden, begünstigen diese Entwicklung. Der Fachkräftemangel spielt hierbei ebenso eine Rolle. „In der Folge nähern sich die realen Lohnstückkosten, die zwischenzeitlich kräftig gesunken waren, wieder ihrem längerfristigen Durchschnitt an, auch aufgrund einer zunächst rückläufigen Produktivität", heißt es im Frühjahrsgutachten. Höhere Löhne ziehen eine höhere Kaufkraft nach sich, damit steigt die Nachfrage nach Konsumgütern.

> „Wie überall in den deutschen Unternehmen zu vernehmen, suchen auch die Autohäuser und Kfz-Werkstätten händeringend Personal. Diese Lücke summiert sich mittlerweile auf um die 10.000 Stellen, die nicht besetzt werden können."
>
> ZDK-Vizepräsident Detlef Peter Grün

Zwar verfügen die privaten Kundinnen und Kunden wieder über mehr Kaufkraft, aber die Unsicherheiten in der Wahl der Antriebstechnologie, die Preisentwicklung im Bereich fossiler Kraftstoffe, aber auch die Stromkosten mindern die Kauflust. Darüber hinaus ist das Angebot an erschwinglichen Fahrzeugen derzeit äußerst begrenzt.

Da Pkw-Neuanschaffungen für Privatkunden somit weiterhin in den Hintergrund treten, ist davon auszugehen, dass die Kfz-Werkstätten auch in 2024 und 2025 gute Auslastungen zu erwarten haben.

Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (BDK)

Martin Guse
Sprecher der Geschäftsführung

Wenn der Wind von vorne weht, lassen sich Ziele selten auf direktem Wege erreichen. Das Kfz-Gewerbe spürt Gegenwind, vom schwierigen Hochlauf der Elektromobilität bis hin zu einem sich verstärkenden Fachkräftemangel. Da ist es gut, dass das Team an der Spitze des ZDK sich auf das Kreuzen gegen den Wind versteht. Es identifiziert die relevanten Themen, entwickelt lösungsorientierte Positionen und kommuniziert sie zielgerichtet und effektiv. Der ZDK legt eindeutig an politischem Gewicht zu, und das ist ein Gewinn für die gesamte Branche.

Das engagierte, unabhängige Unternehmertum in den vielen Betrieben macht die Stärke des Kfz-Gewerbes aus. Einen wesentlichen Beitrag zu ihrem nachhaltigen Erfolg zu leisten ist der Anspruch, den wir als BDK an uns selbst stellen. Wir tun das als Partner des Handels in enger Zusammenarbeit mit dem ZDK und mit dem Ziel, den Betrieben durch innovative Lösungen wertvolle Unterstützung zu bieten. 2024 wird dieses Engagement in besonderer Weise spürbar werden.

Bericht aus Berlin

Zeitenwende in der Verbandsarbeit

Abteilung Politik etabliert sich +++ Top-Themen der Lobbyarbeit: StVO-Novellierung, Zugang zu Fahrzeugdaten, Ende des Umweltbonus +++ Europawahl 2024 von großer Bedeutung für Kfz-Gewerbe +++ Automobildialoge weiter hoch im Kurs

Der ZDK hat eine neue Bleibe in Berlin. Der klare Fokus auf eine stärkere Präsenz des ZDK bei politischen Debatten und Themen führt zum Aufstocken der Abteilung Politik sowie dem Umzug in größere Büroräume mit einem eigenen Veranstaltungsbereich. Mit der ZDK-Hauptstadtrepräsentanz am zentralen Gendarmenmarkt läutete der ZDK eine neue Ära in der Verbandspolitik ein. Die zeitgleiche Neuaufstellung des Politikteams soll dem ZDK angesichts wachsender gesetzlicher Anforderungen und staatlicher Reglementierungen in Berlin und Brüssel mehr Gehör, Sichtbarkeit und Einfluss verschaffen.

Jürgen Hasler übernahm als neuer Geschäftsführer Politik den Staffelstab von Dr. Christoph Konrad, der nach 12 erfolgreichen Jahren als Geschäftsführer und Leiter des Haupt-

stadtbüros in den Ruhestand ging. Das Team verstärken Marcel Bürger, Carsten Bieler, Annina Brinkmann sowie Sabine Hoppe. In Brüssel vertritt jetzt Friedrich Trosse als ständiger Vertreter die Interessen des ZDK.

Sachliche Argumente zählen

Klimakleber, Verkehrsberuhigung, Fahrverbote – die Themenpalette in der Verkehrspolitik ist breit und häufig emotional aufgeladen. Überzeugende Argumente helfen, den politischen Diskurs zu versachlichen und so den ZDK im Interesse des Gewerbes und der Kunden debattenfähig zu halten. Eine Kernaufgabe der Abteilung Politik.

Die StVO-Novellierung hat besonders verdeutlicht, dass gut gemeinte Ansätze der Politik oft an der Lebensrealität der Menschen vorbeigehen. So sprach sich der ZDK für eine Regulierung des Straßenverkehrs nach Augenmaß und gegen eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen durch die Kommunen aus.

Jürgen Hasler ist neuer Geschäftsführer Politik

Jürgen Hasler (55) hat zum 16. September 2023 das Aufgabengebiet als Geschäftsführer Politik in Berlin übernommen. Er folgt auf Dr. Christoph Konrad, der seit Mai 2011 als Geschäftsführer die Leitung des ZDK-Hauptstadtbüros innehatte und zum 31. Dezember 2023 in den Ruhestand gegangen ist. Jürgen Hasler kommt vom Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI), wo er in den Jahren 2017 bis 2020 die Abteilung Mobilität und Logistik leitete und danach die Abteilung Strategische Planung und Koordination verantwortet hat. Jürgen Hasler hat in Bonn und Paris Politische Wissenschaft, Europa-/Völkerrecht und Wirtschaftspolitik studiert sowie einen MBA der Hochschule für Wirtschaft und Recht in Berlin.

Freier Zugang zu Fahrzeugdaten

Zu den einschneidenden Entwicklungen im Kfz-Gewerbe gehört der Umgang mit Fahrzeugdaten. Ohne den fairen und freien Zugang können Betriebe ihre Leistungen nicht erbringen. ZDK-Präsident Arne Joswig und Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel betonten in Gesprächen mit den Bundesministern Dr. Volker Wissing (Verkehr) und Dr. Robert Habeck (Wirtschaft) sowie den Staatssekretären Dr. Jörg Kukies (Bundeskanzleramt) und Udo Philipp (Wirtschaft) die Relevanz des freien Wettbewerbs, der nicht allein von Herstellern dominiert wird.

Druck machte der ZDK national und auf EU-Ebene auch in einem Brief an die EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen sowie in einer Allianz mit anderen Verbänden und

Links: Austausch mit Vizekanzler und Bundeswirtschaftsminister Dr. Robert Habeck zu den wirtschaftlichen Herausforderungen der Branche. Rechts: Gespräch des ZDK-Präsidenten Arne Joswig (r.) mit Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (l.).

Organisationen. Für die digitale Transformation, so die Forderung, benötige der freie Kfz-Aftermarket eine sektorspezifische Regulierung beim Zugang zu Fahrzeugdaten in Europa.

Vertrauensverlust nach Förderstopp

Der ZDK begleitet die Elektromobilität positiv, aktiv, innovativ. Mit Blick auf das Regierungsziel von 15 Millionen E-Mobilen bis zum Jahr 2030 investierte die Branche in Ausrüstung, Aus- und Weiterbildung. Umso größer war der Vertrauensverlust der Autohäuser, Werkstätten und Kunden in die Politik nach dem Förderstopp.

Zahlreiche Schreiben, hochkarätige Gespräche unter anderem mit Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck und Appelle des ZDK auf allen politischen Ebenen mit dem Ziel, den Umweltbonus fortzuführen und damit Planungssicherheit zu erhalten, liefen ins Leere. Am 16. Dezember 2023 verkündete die Bundesregierung das gänzliche Aus für das Förderprogramm. Und das abrupt von heute auf morgen. Es folgten wiederum Treffen mit den wichtigsten Akteuren in Berlin und Initiativen, die die Verbandsposition bereits einen Tag später in den Medien und in der Praxis widerspiegelte: Pressemitteilungen, Briefe der Autohäuser und Werkstätten an 550 Abgeordnete des Bundestages, Besuche von Volksvertretern in Autohäusern – unterstützt von der Abteilung Politik.

ZDK setzt auf E-Fuels

Auch nach 2035 werden Millionen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor unterwegs sein. Der ZDK plädiert in diesem Zusammenhang für den Einsatz synthetisch erzeugter Kraftstoffe, sogenannte E-Fuels. Sie ermöglichen heute schon den klimaneutralen Betrieb von Verbrennern.

Vor diesem Hintergrund setzte sich der Verband 2023 erneut für eine Genehmigung und den schnellen Markthochlauf dieser Kraftstoffe ein. Ein Highlight war der Aktionstag der ZDK-Geschäftsführung zusammen mit den aus ihrem TV- und Youtube-Format bekannten „Autodoktoren" in Brüssel. In Expertengesprächen informierten sie EU-Parlamen-

Die ZDK-Hauptstadtrepräsentanz am zentralen Gendarmenmarkt.

19. Automobildialog zum Thema „Handlungsbedarf beim Hochlauf der E-Mobilität?". Auf dem Podium: Felix Neugebauer (KIA Autohaus Leonberg), Kurt-Christoph von Knobelsdorf (NOW GmbH), Bernd Reuther, MdB (FDP), Philipp Hempel (MG Motor Europe), Dr. Kurt-Christian Scheel (ZDK)

20. Automobildialog zum Thema „Beschäftigungseffekte im Kfz-Gewerbe 2030/2040". Im Austausch: Dr. Kurt-Christian Scheel (ZDK), Michael Ziegler (ZDK-Vorstand), Daniel Borrmann (Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO), Ralf Kutzner (IG-Metall) und Christian Schneemann (Institut für Arbeitsmarkt und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit IAB).

21. Automobildialog zum Thema „Technologievielfalt – erneuerbare Kraftstoffe im Nutzfahrzeugbereich". Im Diskurs Christiane Leonard (bdo), Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL), Dr. Christoph Konrad (ZDK), René Große-Vehne (GV-Management GmbH) und Johannes Küstner (IVECO Group).

Automobildialoge – etabliert & hochkarätig

Sie sind seit Jahren Aushängeschild der ZDK-Verbandsarbeit im politischen Berlin: Die Automobildialoge überzeugten 2023 erneut als Plattform, vor Fachpublikum mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verbänden über wichtige Themen des Kfz-Gewerbes zu diskutieren.

Im Mittelpunkt des **19. Automobildialogs** stand die Frage: Schafft die Bundesregierung angesichts des stockenden Hochlaufs der E-Mobilität das Ziel von 15 Millionen Elektroautos bis 2030? Es diskutierten unter anderem der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion Bernd Reuther, der Geschäftsführer der NOW GmbH Kurt-Christoph von Knobelsdorff und Philip Hempel, Vice President Sales MG Motor Deutschland.

Thema des **20. Automobildialogs** war der zu erwartende tiefgreifende Strukturwandel im Kfz-Gewerbe. Zur Diskussion stand eine Studie des Landesverbandes Baden-Württemberg über die Beschäftigungseffekte innerhalb der Branche. Als Dialogpartner standen Michael Ziegler (Präsident Landesverband Baden-Württemberg), Ralf Kutzner (Geschäftsführendes Vorstandsmitglied IG-Metall) und Katja Gicklhorn (Leiterin Industrialisierung e-mobil BW GmbH) auf dem Podium.

Der **21. Automobildialog** stand im Zeichen regenerativer Kraftstoffe bei Nutzfahrzeugen. Neben dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Oliver Luksic MdL erörterten René Große-Vehne (Geschäftsführer GV Management GmbH), Christiane Leonard (Hauptgeschäftsführerin Bundesverband deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e. V.), Prof. Dirk Engelhardt (Vorstandssprecher Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.) und Johannes Küstner (Head of Institutional Relations IVECO Group) das zukunftsweisende Thema.

tarier und Vertreter verschiedener Organisatoren über das gemeinsame E-Fuels-Projekt von ZDK, ADAC und dem Bundesverband Energie-Mittelstand (UNITI).

E-Fuels auch für Nutzfahrzeuge forderte der ZDK gemeinsam mit 60 Verbänden, Organisationen, Institutionen und Unternehmen in einem Brief an die Politik zur Anrechnung des sogenannten Carbon-Corrections-Factors (CCF) bei schweren Nutzfahrzeugen. Mittlerweile erteilte die EU dem Vorschlag eine Absage.

Das Thema Nachhaltigkeit schließt ebenso die Betriebsprozesse ein. Autohäuser punkten mit neuen erweiterten Mobilitätskonzepten, Flottenkunden interessieren sich zunehmend für Klimaschutz und Recycling. Diese Prozesse wird das Hauptstadt-Team in Gesetzgebungen rund um das Thema Nachhaltigkeit wie die Batterieverordnung, das Lieferkettengesetz oder das Recht auf Reparatur weiter begleiten.

Ausblick 2024: Europawahl

Mit Spannung erwartet und begleitet die Abteilung Politik die Europawahl 2024. Das zu Ende gehende Mandat des EU-Parlaments brachte für das Kfz-Gewerbe einen bedeutenden Umbruch. Ambitionierte Ziele wurden durchgesetzt, die nun genauer definiert, umgesetzt und gegebenenfalls angepasst werden müssen. Es ist wichtig, technologieneutralen, pro-europäischen und zukunftsorientierten Parteien eine Stimme zu geben. Nur so hat das Kfz-Gewerbe eine Zukunft, nur so kann der Verband auf europäischer Ebene Rahmenbedingungen mitgestalten und an politischen Entscheidungen teilhaben.

Themen, die sich die Abteilung Politik 2024 auf die Fahnen schreibt:

- Stärkung individueller Mobilität mit zukunftsfähigen E-Angeboten
- Technologieoffenheit für alternative/biogene Kraftstoffe
- Intermodaler Straßenverkehr
- Vorantreiben von Digitalisierung und Innovationen
- Sicherheitsunterstützende Fahrzeugtechnik
- Abbau bürokratischer Hürden
- Wettbewerbsfähige und nachhaltige Standortbedingungen

Nürnberger Allgemeine Versicherungs-AG

NÜRNBERGER VERSICHERUNG

Peter Meier
Sprecher des Vorstandes

Das Jahr 2023 war für die deutschen Schadenversicherer herausfordernd. Denn es gab eine massive Häufung von einzelnen Starkwetterereignissen über die ganze Republik verteilt. Und neben der Häufigkeit treibt die Inflation die Kosten in die Höhe.

NÜRNBERGER Servicepartner SchadenGarantie

Doch trotz herausfordernder Zeiten halten wir als berufsständischer Versicherer des Kfz-Gewerbes an unserer bewährten NÜRNBERGER Servicepartner SchadenGarantie fest und bringen im Schadenfall das Fahrzeug in das Autohaus zurück, das die Kfz-Versicherung vermittelt hat. Schaden-Vorstand Peter Meier: „Die Händler profitieren zudem von kürzeren Standzeiten der Fahrzeuge und erhalten unsere Reparaturfreigabe innerhalb von gerade mal zwei Stunden. Eine echte Win-win-Situation."

Wir kümmern uns

Schon gewusst? Der NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienst und der Techno Versicherungsdienst kümmern sich mit rund 500 Menschen um die Kunden der Autohäuser, deren Belegschaft und die Betriebsversicherungen.

Aus- und Weiterbildung

Mehr Azubis, weniger Fachkräfte

Zahl der Auszubildenden erneut gestiegen +++ ZDK punktet mit Fachkräfte-Strategie 2025 +++ Neue Jobprofile in Arbeit +++ Mit #HandsOn! ins Praktikum +++ Erfolge bei EuroSkills und DMH

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Kfz-Gewerbe ist im vergangenen Jahr wieder deutlich gestiegen. Allein für den Beruf Kfz-Mechatroniker haben die Betriebe zum 30. September 23.517 neue Verträge abgeschlossen. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 8,9 Prozent. Der Beruf des Kfz-Mechatronikers bleibt unter den handwerklichen Ausbildungsberufen bei den männlichen Azubis damit unverändert auf Platz 1. Auch bei den Automobilkaufleuten setzte sich der positive Trend mit 5.493 neuen Azubis fort – ein Plus von 7,2 Prozent zum Vorjahr.

Besonders erfreulich: Immer mehr Frauen interessieren sich für die Branche. Bei den Kfz-Mechatronikern unterschrieben 1.557 Mädchen einen Ausbildungsvertrag. Das sind satte 65 Prozent mehr im Vergleich zum Jahr 2017. Der Anteil der weiblichen Azubis bei den Automobilkaufleuten liegt sogar bei 39,7 Prozent. Die Steigerung zum Vorjahr beträgt 7,2 Prozent.

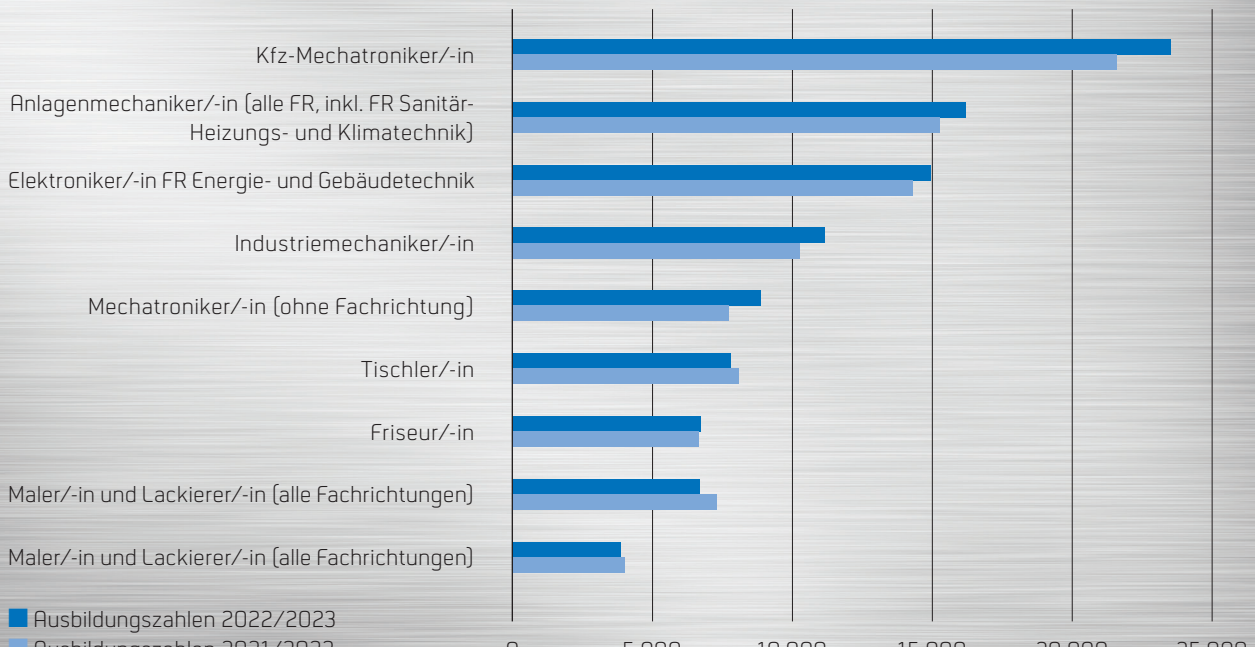
Die Gründe für den Aufschwung sind nicht nur in der Zugkraft einer innovativen, technologieorientierten Branche zu suchen. Den Betrieben ist es gelungen, Jugendliche mit einem guten Nachwuchsmarketing wie Schulpraktika, Social Media oder Karriereseiten zu erreichen und für eine Ausbildung zu gewinnen.

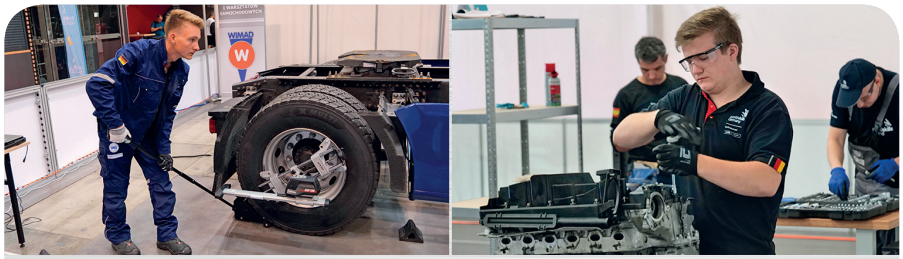
Insgesamt bildet das Kfz-Gewerbe zurzeit über 92.000 junge Menschen in technischen und kaufmännischen Berufen aus. Es bietet zudem viele Möglichkeiten der Weiterbildung zum selbstständigen Kfz-Meister, zur Führungskraft im Autohaus oder in einer Meisterwerkstatt.

ZDK-Fachkräfte-Strategie 2025

Positiv wirkt sich die Ausbildungsbilanz allerdings erst in vier Jahren aus. Den erheblichen Fachkräftemangel heute kann sie nicht aus-

Positive Entwicklung der Ausbildungszahlen





Die beiden EuroSkills-Teilnehmer für das Kfz-Gewerbe: Manuel Schmied (rechts) und Andreas Schuck (links).

Doppelsieg für Deutschland

Bozen. Beim diesjährigen Eurocup der Kfz-Verbände aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, Luxemburg und Südtirol konnten sich Manuel Schmied aus Niederbayern bei den Pkw-Mechatronikern und Andy Schuck aus Unterfranken bei den Nfz-Mechatronikern durchsetzen. Beide qualifizierten sich damit für die Berufsweltmeisterschaften WorldSkills im September in Lyon.

Beim Eurocup am 12. und 13. Januar mussten die Teilnehmer über acht Stunden lang zwölf anspruchsvolle Aufgaben lösen – von der Motorvermessung über Komfortelektrik, Motormanagement und Datenbus-Technik bis hin zu einer Bremsenreparatur. Beim Ergebnis bewerteten die Experten primär den Weg der Fehlersuche sowie den Umgang mit den Unterlagen und Testgeräten. Damit soll vermittelt werden, dass vor allem die richtige Diagnosestrategie ein Erfolgsfaktor für die Arbeit ist.

gleichen. Aktuell fehlen dem Kfz-Gewerbe 10.000 Beschäftigte. Die größten Lücken gibt es im Service, speziell bei gut ausgebildeten Mechatroniker-Gesellen, und im Handel im sogenannten Backoffice.

Der ZDK stellt sich der Herausforderung mit der Fachkräfte-Strategie „10.000 + holen, halten, herausfordern". Was steckt dahinter?

- **Holen:** Der Verband bietet Werkzeuge zur Positionierung der Kfz-Unternehmen als attraktive Arbeitgeber. Zielgruppen sind junge Frauen, Migranten und Studienumsteiger. Die Kommunikation erfolgt vorrangig über Social Media-Kanäle.

- **Halten:** Wir informieren über attraktives Arbeitsumfeld und Karrierepfade. Nicht nur Azubis, auch Fachkräfte wünschen sich frühzeitige Informationen über Karri-

erepfade. Sie müssen im Transformationsprozessmitgenommen und bestens qualifiziert werden. Kfz-Betriebe bekommen für die Umsetzung viele Anwendungsmöglichkeiten an die Hand.

- **Herausfordern:** Der Verband zeigt Wege, neue zukunftsweisende Berufsbilder zu entwickeln. Das fängt beim modernen Ausbildungsberuf an und reicht bis zur Weiterbildung als Master Professional.

Alle Maßnahmen sollen helfen, die Fachkräftelücke zu schließen. Erste Aktionen wurden in den ZDK-Gremien vorgestellt. Vier starten Mitte des Jahres und laufen jeweils einen Monat. Weitere vier Aktionsfelder sind für 2025 geplant.

Gütegemeinschaft mit neuen Jobprofilen

Seit 25 Jahren sorgen die Gütegemeinschaften im Kfz-Gewerbe markenübergreifend für zertifizierte Fortbildungen. Die Lehrgänge werden ständig den aktuellen Entwicklungen in der Autobranche angepasst, neue Jobprofile geprüft. Jüngstes Beispiel ist die Ausbildung zum Geprüften Automobil-Serviceassistenten. In Arbeit befinden sich die zertifizierten Qualifikationen für Führungskräfte Geprüfter Automobil-Serviceleiter und Geprüfter Automobil-Verkaufsleiter – beschlossen auf der Jahrestagung der Gütegemeinschaft im Juni in Göttingen.

Als Basis für weitere Jobprofile dient künftig die Studie „Beschäftigungseffekte im Kfz-Gewerbe 2030 – 2040". Die gemeinsam vom Institut für Automobilwirtschaft (IfA) und dem Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO) erstellte Untersuchung zeigt die Auswirkungen der Transformationsprozesse auf das Kfz-Gewerbe und die Veränderungen für die Beschäftigten. Eine neu gegründete Arbeitsgruppe der Gütegemeinschaft soll auf dieser Grundlage den Unternehmen rechtzeitig passende Weiterbildungen zur Verfügung stellen, damit Betriebe schnell reagieren können.

Clips für Kfz-Mechatroniker

Die Initiative „AutoBerufe – Zukunft durch Mobilität" setzt verstärkt auf kurze Videos und hat weitere Clips ins Netz gestellt. Neue Videos entstanden für die Schwerpunkte Kfz-Mechatroniker Nutzfahrzeugtechnik und Kfz-Mechatroniker System- und Hochvolttechnik. Zu sehen auf dem YouTube-Kanal #wasmitautos und der Website www.wasmitautos.com.

Jedes Video wird über Social Media-Kanäle beworben und dafür in kleinere Einheiten gebracht. So können sie für Stories und Reels bei Instagram und TikTok verwendet werden. Auch YouTube-Shorts sind möglich. Die Testimonial-Videos schaffen Vertrauen: Azubis geben authentisch Einblick in ihren Alltag, erzählen Geschichten und ihre Werdegänge.

Die Initiative erreichte 2023 insgesamt 12 Millionen Menschen in der Berufsorientierung.

KI-Carla beantwortet Nutzerfragen

Wer mit ChatBot Carla kommuniziert, bekommt Antworten rund um die Aus- und Weiterbildung. Immer, schnell, effizient. Carla ist eine dialogorientierte KI für den Kundenservice der Zukunft in Kfz-Betrieben. Das neue Tool von #wasmitautos trifft den Nerv und das Suchverhalten der

EuroSkills 2023

Deutschland stark am Start
Fünfmal Gold, neunmal Silber, einmal Bronze, achtmal Exzellenz – das war die Medaillen-Ausbeute der 30 deutschen Spitzenfachkräfte bei den Europameisterschaften der Berufe im polnischen Danzig.

Für seine überdurchschnittlichen Leistungen holte Manuel Schmied aus Niederbayern eine „Medal of Excellence". Andreas Schuck landete in der Kategorie „Truck and Bus Technology" im Mittelfeld.

An dem Wettbewerb nahmen fast 600 Nachwuchskräfte aus 32 Ländern teil, die sich in 42 verschiedenen Disziplinen maßen. Das nächste Treffen findet 2025 im dänischen Herning statt.

V. l. n. r: ZDK-Geschäftsführerin Birgit Behrens und die beiden deutschen Meister Nils Schindler (Kfz-Mechatroniker) und Marco Schlencker (Automobilkaufmann).

Deutsche Meisterschaft im Handwerk (DMH)

Sieger kommen aus Bayern und Sachsen

Wer ist der beste deutsche Kfz-Mechatroniker? Wer der Beste unter den Automobilkaufleuten? Alljährlich kürt das Kfz-Handwerk seine jungen Meister. Austragungsort diesmal war das Berufsbildungszentrum der Kfz-Innung Hamburg.

Die Kfz-Mechatroniker stellten ihr Können unter Zeitdruck in den Bereichen Fahrzeugdiagnose, Bremsenuntersuchung, Motormanagement und Fahrzeugassistenzsysteme in einer detailgetreuen Werkstatt-Nachbildung unter Beweis. Neben den realitätsnahen Prüfungsaufgaben gab es auch eine Aufgabensituation in englischer Sprache.

Die Automobilkaufleute lösten Aufgaben aus den Themenfeldern Dialogannahme, Gebrauchtwagenbewertung, Reklamationsgespräch und Ersatzteilpräsentation mit vorheriger Kostenkalkulation.

Die Titel holten sich der Kfz-Mechatroniker Nils Schindler aus Bayern und der Automobilkaufmann Marco Schlencker aus Sachsen. Damit können beide unter bestimmten Bedingungen die Tickets zu den EuroSkills und den WorldSkills lösen.

jungen Zielgruppe. Die Website für Schüler, Berufsinteressierte und Kfz-Azubis wurde 2023 überarbeitet.

Mit #HandsOn! ins Praktikum

Trotz steigender Ausbildungszahlen hat die Pandemie in der Berufsorientierung Spuren hinterlassen. Betriebspraktika fanden in den vergangenen Jahren immer weniger statt. Und das, obwohl sie beste Gelegenheit bieten, Berufe und Unternehmen kennenzulernen.

Mit der Kampagne #HandsOn! will die Initiative „Autoberufe – Zukunft durch Mobilität" auf das Thema aufmerksam machen. Die Kampagne richtet sich an Schüler, Unternehmen, Lehrer und Beschäftigte in der Berufsorientierung. Für die Kfz-Betriebe stehen unter anderem ein Medien-Kit zur selbstständigen Bewerbung von Praktika sowie eine Broschüre mit Druckvorlagen für Praktikumsbescheinigungen zur Verfügung. Informationen unter www.autoberufe.de und www.wasmitautos.com, Stichwort: Praktikum.

Kfz-Meisterprüfung modernisiert

Ab 1. Juli 2023 dürfen nur noch Kfz-Meisterprüfungen nach der Verordnung von 2019 abgenommen werden. Über die neuen Bedingungen zur Umsetzung informierte der ZDK die für die Prüfung zuständigen Ausschüsse in zahlreichen Webmeetings.

Kfz-Servicetechniker umbenannt

Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) hat die Fortbildungsordnung zum Kfz-Servicetechniker überarbeitet. Die Weiterbildungsstufe heißt jetzt offiziell Geprüfter Berufsspezialist für Kraftfahrzeug-Servicetechnik und ist ein Schritt auf dem Weg zur Meisterprüfung. Die Anrechnung auf Teil 1 der Kfz-Meisterprüfung hat jetzt eine Rechtsgrundlage.

Kfz-Mechatroniker diskutiert

Die Ausbildungsinhalte zum Kfz-Mechatroniker sollen überarbeitet werden. Ziel ist, vorhandene Differenzierungen auf ein sinnvolles, praktikables Maß zu reduzieren. U. a. stellt sich die Frage: Können sich alle Betriebstypen im Kfz-Gewerbe mit den Mindestqualifikationen identifizieren, ohne dass es zu Qualitätsverlusten in der Ausbildung kommt? Die Diskussion erfordert auch im Hinblick auf kommende Fahrzeugtechniken und -generationen Zeit.

Ausbilder fortgebildet

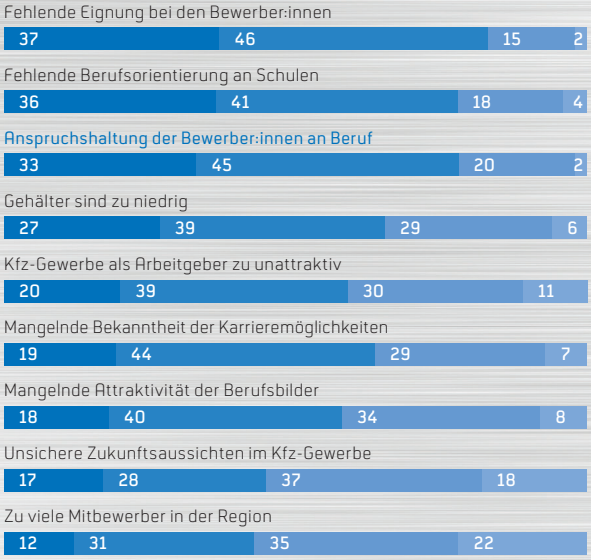
Auch Ausbilder müssen mal die Schulbank drücken. Rund 300 nutzen jährlich die gemeinsam von ZDK,

Umfragen zur Nachwuchs- und Mitarbeitergewinnung

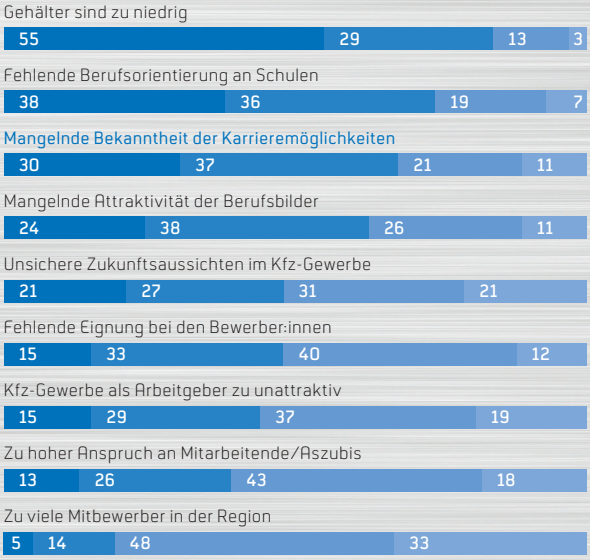
2023 führte die Abteilung Berufsbildung im Rahmen der Initiative AutoBerufe erneut Umfragen in Betrieben und unter Azubis durch. Die Antworten sind essenziell für die Nachwuchs- und Mitarbeitergewinnung und finden Eingang in den Werkzeugkasten für optimales Recruiting der Kfz-Unternehmen.

Zentrale Herausforderung ist die fehlende Berufsorientierung

Herausforderungen an den Betrieb



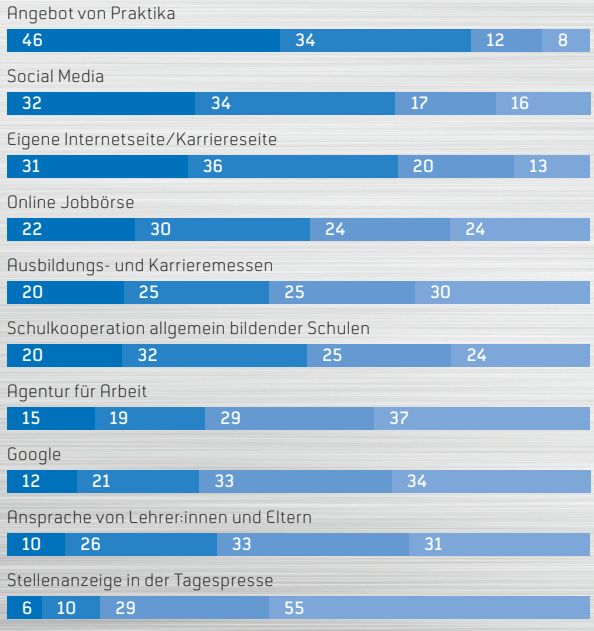
Gründe mangelnder Nachfrage der Azubis



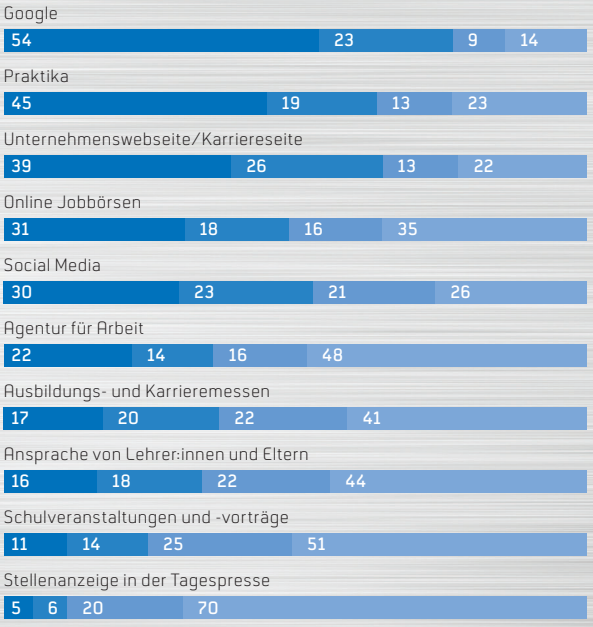
Die fehlende Berufsorientierung an Schulen ist zentrales Problem auf dem Weg zur passenden Ausbildung. Diese Einschätzung teilen Betriebe und Azubis mit Platz zwei gleichermaßen.

Auf diesen Kanälen suchen Betriebe und Azubis

Genutzte Medien/Kanäle bei der Mitarbeitersuche



Genutzte Medien/Kanäle der Azubis



Die Unternehmenswebsite ist wichtiger Kontaktpunkt auf der Suche nach Mitarbeitern und Auszubildenden. Darin sind sich Betriebe und Azubis einig. Bei der Google-Suche scheiden sich die Geister: Sie rankt bei den Unternehmen weit unten, bei den Azubis weit oben.

ja | eher ja | eher nein | nein

Automobilherstellern, Importeuren und Zulieferern organisierten Fortbildungen. Tendenz steigend. Das Programm umfasst zirka 27 praxisorientierte Seminare.

Gesellenprüfung: Digital kommt an

Das Team Prüfungswesen/Aufgabenbank erstellte 2023 die Aufgaben und Lösungssätze (Digital und Print) für rund 15.000 theoretische Gesellenprüfungen. In Zusammenarbeit mit den Landesprüfungsausschüssen wurden damit rund 200 Prüfungsstandorte in elf Bundesländern betreut.

Mittlerweile hat sich die Digital-Prüfung als fester Bestandteil der Berufsausbildung etabliert. Insgesamt 6.350 Prüflinge absolvierten in neun Bundesländern an zirka 120 Standorten Teil 1 und Teil 2 in allen fünf Schwerpunkten digital. Zwei Konzepte standen je nach Möglichkeiten zur Verfügung: am PC-Pool der Bildungseinrichtungen oder an den vom ZDK-Dienstleister via Verleih zur Verfügung gestellten Laptoppools.

Azubis, die die theoretische Gesellenprüfung digital ablegen, sollten sich schon im Vorfeld auf das System einstimmen. Beste Gelegenheit dazu bietet die kostenlose Demoprüfung des ZDK. Die Prüflinge lernen Benutzeroberfläche und den Ablauf des Tests kennen. Die Aufgaben enthalten jetzt auch Animationen und Bewegtbilder. Die Prüfer haben seit Jahresende 2023 im Webshop kostenlosen Zugriff auf die „Prüfer-Sachkunde".

Für moderne Frageformate und -typen sorgte auch 2023 ein Team aus 15 externen Autoren und Mitarbeitern des ZDK-Prüfungswesen/Aufgabenbank – unter anderem im Rahmen eines Qualitätszirkels. Zusätzlich rief das ZDK-Prüfungswesen erstmals einen gemeinsamen Workshop aller an der Digital-Prüfung beteiligten Bundesländer ins Leben, um die Form und Struktur zu evaluieren und innovativ zu gestalten.

Bewährt hat sich ebenso der paritätisch besetzte Arbeitskreis „Gesellenprüfung". Vertreter der Landesverbände sowie Arbeitgeber- und Lehrervertreter arbeiten hier an der Abstimmung, der Verbesserung und Weiterentwicklung der Gesellenprüfungen.

Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kraftfahrzeuggewerbe

Sylvia Gerl
Schulleiterin

10 Jahre BFC-Fernstudium

Die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe (BFC) hatte über 50 Jahre nur ein Produkt, das Vollzeit-Studienprogramm. Dieses Präsenzstudium erfreut sich noch immer großer Beliebtheit. Viele Interessierte erkundigten sich allerdings immer öfter nach berufsbegleitenden Alternativen, insbesondere, wenn man bereits aktiv ins Tagesgeschäft eingebunden und eine einjährige betriebliche Abwesenheit unmöglich war. Das hat die Verantwortlichen veranlasst vor 10 Jahren den Startschuss für das Fernstudium zu geben.

Inzwischen hat die BFC neben einhundert Vollzeit-Studierenden 155 Fernstudenten, die in der 24-monatigen Studienzeit alle sechs Monate für 3-5 Tage in Northeim sind, um in der Präsenzphase auch ihre Modulprüfungen abzulegen. Die aktuellen Entwicklungen um das neue Geschäftsmodell wirkt sich auch auf die Nachfrage nach den BFC-Studienprogrammen aus. Trotz der vier Einstiegsmöglichkeiten innerhalb eines Jahres sind die Kapazitäten für 2024 bereits erschöpft.

TAK
So gefährlich sind E-Akkus

TAK-Labor startete Abbrandversuch einer Hochvoltbatterie +++ Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) entwickelt Frühwarnsystem

Was passiert, wenn ein E-Auto in Flammen steht? Und brennen Stromer anders als konventionelle Fahrzeuge? Fragen, die Besitzer und Kaufinteressenten von Elektromobilen brennend interessieren. Immerhin halten laut einer Statista-Umfrage 35 Prozent der Teilnehmer Autos mit rein elektrischem Antrieb für sehr gefährlich, gefolgt von Benzinern mit zehn Prozent und Diesel mit gerade mal vier Prozent.

Das Risiko sich selbst entzündender Batterien in der neuen Autogeneration bleibt also Dauerbrenner, je mehr Elektroautos unterwegs sind. Dabei zeigt die Realität: Elektrisch angetriebene Pkw brennen nicht häufiger als Verbrenner, nur anders. Nichtsdestotrotz müssen Insassen und Material besser geschützt werden – so das Ziel von Herstellern und Sicherheitsexperten.

Brandversuch auf dem TAK-Gelände

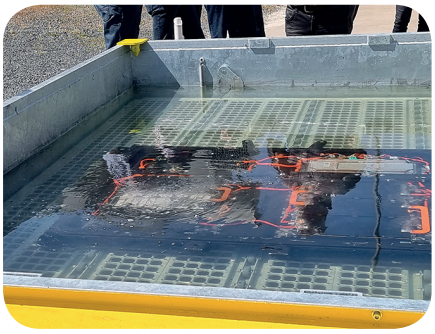
Anlass auch für die Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK), sich dem Thema zu stellen. In einem Abbrandversuch auf dem Betriebsgelände des neuen Labors unter speziellen Schutzmaßnahmen und der Aufsicht der örtlichen Feuerwehr beobachteten die Techniker den Prozess der Erhitzung. Der Vorgang fand auf einem Zerlegungstisch statt, sodass der Akku im Anschluss in ein Wasserbad eingelassen werden konnte. Überwachung und Arbeiten an der HV-Batterie waren so möglich.

Fazit: Einzelne Zellen verformten sich, es entstanden unangenehme Gerüche. Die Batterie geriet aber nicht in Brand. Auch die Batteriehülle nahm keinen Schaden. Der Test zeigte, dass ein Batteriebrand unter externer Einwirkung wie durch Erhitzen eines Heizelementes allmählich eintritt. Es bleibt bei ersten Signalen einer drohenden Gefahr also Zeit für Absicherungs- und Löschmaßnahmen. Grundsätzlich aber hängt die Brandentwicklung von diversen Faktoren ab. Jeder Brand einer HV-Batterie kann anders verlaufen.

Frühwarnsystem soll besser schützen

Interesse fand das Ergebnis des TAK-Brandversuches auch bei den Forschern der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) in Berlin. Für sie ist unbestritten: Lithium-Ionen-Akkus können sich aus unterschiedlichen Gründen selbst entzünden. Und ist das „thermische Durchgehen" mit anschließender Feuersbrunst erst einmal im Gange, ist das Auto kaum noch zu retten. Ein neues Frühwarnsystem soll Insassen und Fahrzeug jetzt besser schützen, die Gefahr im Keim ersticken. Bereits vorhandene Warnsysteme, bei denen Sensoren innerhalb des Akkus auf verdächtige Temperatur- und Druckveränderungen reagieren, schlagen erst bei erheblichen Batterieschäden Alarm.

Abbrandversuch auf dem TAK-Gelände



Rechtsfragen in der Kfz-Branche

Von Fall zu Fall: Der ZDK hilft

Themen des Jahres: Lieferkettengesetz +++ Neues Energie-Label für Autos ad hoc eingeführt +++ EU-Richtlinie zum „Recht auf Reparatur" gilt nicht für Autos +++ ZDK beteiligt an Verbändeinitiative „pro-AGB-Recht" +++ FIU-Portal: Verband mahnt zur Registrierung +++ Aktuelle Urteile in Kürze +++ Elektronische Zulassung ist hoch komplex

BAFA-Leitfäden klären Lieferkettengesetz

Kaum ein anderes Gesetz bewegte 2023 die deutsche Wirtschaft mehr als das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), kurz Lieferkettengesetz. Es verpflichtet Unternehmen zur Einhaltung von Menschenrechts- und Umweltstandards und gilt seit 2023 für Betriebe mit mehr als 3.000 Mitarbeitern und ab 2024 für solche mit mindestens 1.000 Mitarbeitern. Kleine und mittelständische Unternehmen sind vom Gesetz nicht unmittelbar betroffen. Sie fallen allerdings dann unter die Regelungen, wenn sie Zulieferer oder Dienstleister von Großunternehmen sind, die den LkSG-Pflichten unterliegen.

Das Thema zog Kreise. Immer häufiger versuchten Großunternehmen, ihre Auskunfts- und Beitragspflichten mit ausufernden Fragebögen und LkSG-Verhaltenskodizes auf die handwerklichen Zulieferer abzuwälzen. Zu viel Bürokratie, zu viel fachlicher Aufwand, monierte der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) und mahnte mit Unterstützung des ZDK beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) Klarstellungen an.

Das BAFA, zuständig für die Umsetzung des LkSG, reagierte mit zwei Leitfäden. Darin bekommen KMU Hilfe im Umgang mit den verpflichteten Unternehmen. Den Unternehmen selbst wird die Zusammenarbeit mit den Zulieferern auf den Handlungsfeldern Risikoanalyse, Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen und Beschwerdeverfahren erläutert. Positiv bewerten ZDH und ZDK, dass die im Gesetz verankerten Grundsätze der Risikoorientierung und der Angemessenheit hervorgehoben und konkretisiert werden. Eine grundsätzliche rechtliche Handhabe gegen überzogene Fragenkataloge und Maßnahmen gibt es allerdings nicht.

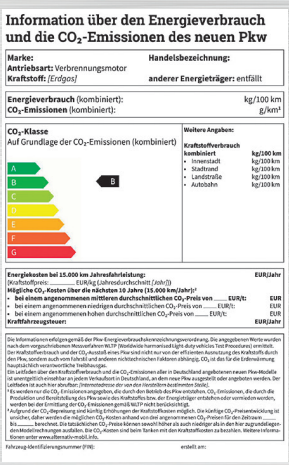
Recht auf Reparatur – aber nicht bei Autos

Aufatmen in der Kfz-Branche: Die geplante EU-Richtlinie zum „Recht auf Reparatur" gilt nicht für den Automobilsektor. Der Rechtsanspruch sieht vor, dass Hersteller Geräte auch dann reparieren müssen, wenn sie nicht unter die gesetzliche Garantie fallen und die Reparatur günstiger als ein Ersatzprodukt ist.

Der verbraucher- und umweltfreundlichen Richtlinie vorausgegangen war die Debatte um die Auswahl der Produkte. Neben Waren wie Staubsauger, Handys und Kühlschränken standen 2023 auch Autos zur Diskussion. Der ZDK begrüßt die Entscheidung der EU-Parlamentarier. In den Kfz-Werkstätten wäre es anderenfalls zu einem großen Bürokratie-Aufwand gekommen – ohne Mehrwert für die Kunden. Denn die lassen ihre Fahrzeuge ohnehin auch außerhalb der Gewährleistungs- und Garantiezeit reparieren. Außerdem sei der Kfz-Sektor schon mit zahlreichen technischen und wettbewerbsbezogenen Rechtsvorschriften auf EU-Ebene wie die Gruppenfreistellungs- oder die Typgenehmigungsverordnung stark reguliert.

Die EU-Parlamentarier votierten ebenso gegen ein verpflichtendes einheitliches Reparaturformular und entsprachen auch damit einer Forderung des ZDK. Zustimmung gab es für die Ablehnung von Reparaturhemmnissen einschließlich Softwareeinschränkungen. Es wird erwartet, dass diese Position von der EU-Kommission als Signal und Mandat aufgefasst wird, die sektorspezifische Gesetzgebung für Fahrzeugdaten und -funktionen auf den Weg zu bringen. Nur so gelingt im Kfz-Aftermarket ein fairer Wettbewerb aller Akteure.

Neues Energie-Label ad hoc durchgeboxt


Information über den Energieverbrauch und die CO_2-Emissionen des neuen Pkw

Marke: Handelsbezeichnung:
Antriebsart: Verbrennungsmotor
Kraftstoff: *[Erdgas]* anderer Energieträger: entfällt

Energieverbrauch (kombiniert): kg/100 km
CO_2-Emissionen (kombiniert): g/km¹

CO_2-Klasse
Auf Grundlage der CO_2-Emissionen (kombiniert)

A
B
C
D
E
F
G

Weitere Angaben:
Kraftstoffverbrauch kombiniert kg/100 km
• Innerstadt kg/100 km
• Stadtrand kg/100 km
• Landstraße kg/100 km
• Autobahn kg/100 km

Energiekosten bei 15.000 km Jahresfahrleistung: EUR/Jahr
(Kraftstoffpreis: ..... EUR/kg [Jahresdurchschnitt *[Jahr]*])
Mögliche CO_2-Kosten über die nächsten 10 Jahre (15.000 km/Jahr)²
• bei einem angenommenen mittleren durchschnittlichen CO_2-Preis von ..... EUR/t: EUR
• bei einem angenommenen niedrigen durchschnittlichen CO_2-Preis von ..... EUR/t: EUR
• bei einem angenommenen hohen durchschnittlichen CO_2-Preis von ..... EUR/t: EUR
Kraftfahrzeugsteuern: EUR/Jahr

Die Informationen erfolgen gemäß der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung. Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure) ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch und der CO_2-Ausstoß eines Pkw sind nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch den Pkw, sondern auch von fahrbild- und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig. CO_2 ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas.
Für Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen aller in Deutschland angebotenen neuen Pkw-Modelle ist unentgeltlich einzelne an jedem Verkaufsort in Deutschland, an dem neue Pkw ausgestellt oder angeboten werden. Der Leitfaden ist auch hier abrufbar: [Internetadresse der von der Verordnung bestimmten Stelle].
¹ Es werden nur die CO_2-Emissionen angegeben, die durch den Betrieb des Pkw entstehen. CO_2-Emissionen, die durch die Produktion und Bereitstellung des Pkw sowie des Kraftstoffes bzw. der Energieträger entstehen oder vermieden werden, werden bei der Ermittlung der CO_2-Emissionen gemäß WLTP nicht berücksichtigt.
² Aufgrund der CO_2-Bepreisung und künftig Erhöhungen der Kraftstoffpreisen möglich. Die künftige CO_2-Preisentwicklung ist unsicher, daher werden die möglichen CO_2-Kosten anhand von drei angenommenen CO_2-Preisen für den Zeitraum bis ..... berechnet. Die tatsächlichen CO_2-Preise können sowohl höher als auch niedriger als in den hier zugrundeliegenden Modellrechnungen ausfallen. Die CO_2-Kosten sind beim Tanken mit den Kraftstoffkosten zu bezahlen. Weitere Informationen unter www.alternativ-mobil.info.

Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN): erstellt am:

Das neue Energie-Label für Autos setzte Sportlichkeit beim Handel voraus. Von heute auf morgen musste ab 23. Februar 2024 jede neu geschaltete Werbung der neuen Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung (Pkw-EnVKV) entsprechen. Kurze Frist und viel Bürokratie, kritisierte der ZDK. Zumal die überarbeitete Verordnung schon für 2018 vorgesehen war. Das Bundeswirtschaftsministerium räumte Übergangsfristen ein:

- Bis 1. Mai 2024 durften die Label am Fahrzeug und die Aushänge im Autohaus noch nach den bisherigen Regelungenverwendet werden.
- Bis zum 1. Mai 2024 durfte bereits ins Internet eingestellte Werbung weiterverwendet werden.
- Bis zum 1. August 2024 läuft das Verfallsdatum für bereits im Markt befindliche Werbeschriften, elektronische, magnetische und optische Speichermedien.
- Werbung, die ab dem 23. Februar 2024 neu geschaltet wurde (Werbeschriften und Internet), musste den neuen Vorschriften entsprechen.
- Nicht mehr aktualisiert werden musste vor dem 23. Februar in Online-Archiven auf Internetseiten vorhandene Werbung.

Mit dem neuen Energie-Label werden Käufer neben den Verbrauchs- und Emissionswerten jetzt auch über die Energiekosten bei einer Jahreslaufleistung von 15.000 Kilometern, die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer sowie mögliche CO_2-Kosten über die nächsten zehn Jahre bei 15.000 Kilometer Jahreslaufleistung informiert. An die Stelle der bisherigen Effizienzklassen rücken CO_2-Klassen.

Verbändeinitiative gegen Reform des AGB-Rechts

Braucht Deutschland eine Reform des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) im unternehmerischen Geschäftsverkehr? Ja, sagen die Justizminister der Bundesländer und baten den Bundesjustizminister in einem Diskussionsentwurf um konkrete Vorschläge. Ziel sei die Minimierung von Wettbewerbsnachteilen innovativer deutscher Unternehmen.

Nein, meint hingegen die Verbändeinitiative „pro-AGB-Recht", der sich neben dem ZDK rund 40 weitere Verbände wichtiger Berufs- und Wirtschaftsbranchen angeschlossen haben. Ein Aufweichen der AGB hätte ein großes Ungleichgewicht marktstarker Unternehmen zu den KMU zur Folge. Das jetzige Recht verhindere unfaire Vertragsbedingungen und schütze vor einseitigen, unangemessenen Benachteiligungen und Risikoübertragungen. Das Positionspapier dazu wurde den Justizministerien auf Bundes- und Landesebene übermittelt.

> „Das AGB-Recht, wie wir es kennen, schützt den mittelständischen Kfz-Handel nachhaltig vor übermäßig unausgewogenen vertraglichen Regelungen. Deshalb Finger weg von einer Neuregelung des AGB-Rechts zu Lasten des Kfz-Handels."
>
> ZDK-Referent Thomas Lehmacher

FIU-Meldeportal: Pflicht zur Registrierung

Ab 1. Januar 2024 müssen alle Güterhändler vor dem Hintergrund der Geldwäscheprävention im Verdachtsmeldeportal „goAML" der Zentralstelle für Finanztransaktionsuntersuchungen (FIU) registriert sein – auch unabhängig von einer Verdachtsmeldung. Das betrifft die Mehrheit der Autohäuser und Kfz-Werkstätten. Dazu forderte die ZDK-Rechtsabteilung die Betriebe ebenso zum Eintrag ins Transparenzregister auf (Termin war Ende 2022). Kommen Autohäuser diesen Pflichten nicht nach, müssen sie derzeit noch kein Bußgeld befürchten. Dies ist aber für 2027 angekündigt.

Das Geldwäschegesetz soll verhindern, dass Betriebe für Terrorismusfinanzierung und Geldwäsche missbraucht werden.

Vereinssitzungen hybrid und virtuell

Während der Pandemie erprobt, 2023 dauerhaft ins Gesetz gegossen: Vereine können Mitgliederversammlungen jetzt auch hybrid und virtuell durchführen, ohne die Vereinssatzung aufwendig und teuer ändern zu müssen. Über die elektronischen Kommunikationswege entscheidet das Einberufungsorgan.

Ablehnung von Pflegezeiten muss begründet werden

Das sogenannte Vereinbarkeitsrichtlinienumsetzungsgesetz setzt verbindliche Standards zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben für Familien mit Kindern oder pflegebedürftigen Angehörigen. Die seit Anfang 2023 geltenden Regelungen sind abhängig von der Betriebsgröße und betreffen vor allem kleine Unternehmen:

- In Betrieben mit bis zu 25 Beschäftigten können Arbeitnehmer jetzt Pflegezeit beziehungsweise Familienpflegezeit beantragen. Bisher gab es diesen Anspruch nicht. Der Arbeitgeber muss den Antrag innerhalb von vier Wochen bescheiden und eine Ablehnung erklären. Während der Pflegezeit gilt ein Sonderkündigungsschutz.
- Lehnen Arbeitgeber in Betrieben mit bis zu 15 Beschäftigten einen Antrag auf Teilzeit während der Elternzeit ab, müssen sie dies jetzt ebenfalls begründen.

Gleicher Lohn für Teil- und Vollzeitbeschäftigte

Geringfügig Beschäftigte mit relativ freier eigener Arbeitszeiteinteilung dürfen bei gleicher Qualifikation für eine identische Tätigkeit nicht schlechter entlohnt werden, als die vom Unternehmer verbindlich zur Arbeit eingeteilten Vollzeitbeschäftigten.

Das verstoße gegen den Gleichheitsgrundsatz, urteilte das Bundesarbeitsgericht (Az. 5 AZR 108/22). Es sei denn, es liegt ein sachlicher Grund vor. Im konkreten Fall klagte ein Rettungsassistent, der mit 12 €/h vergütet wurde, die in verbindliche Dienste eingeteilten Vollzeitangestellten erhielten 17 €/h.

Tägliche und wöchentliche Ruhezeit sind autonom

Tägliche und wöchentliche Ruhezeit sind zwei autonome Rechte, die un-

abhängig voneinander einzuhalten sind und sich nicht überschneiden dürfen – auch nicht am Wochenende. Der ungarische Gerichtshof, vor dem ein Lokführer geklagt hatte, legte das Verfahren dem EuGH zur Vorabentscheidung (Az. C-477/21) vor. Auch wenn im deutschen Arbeitszeitgesetz die Trennung dieser Ansprüche bereits normiert ist, könnte das Urteil Auswirkungen auf die nationale Diskussion über (tarifvertragliche) Verkürzungs- beziehungsweise Teilungsmöglichkeiten von Ruhezeiten haben.

Aktueller denn je: ungleiche Bezahlung von Mann und Frau

Verhandlungsfreiheit ist kein Argument für eine ungleiche Bezahlung von Mann und Frau. Das Bundesarbeitsgericht (Az. 8 AZR 450/21) entschied damit erstmals, dass unter den Gesichtspunkten der Diskriminierung nicht das Verhandlungsgeschick der männlichen Kollegen über den Lohn bei gleicher Tätigkeit entscheidet, sondern die Qualifikation und Erfahrung von Mann und Frau.

Laufleistung – wichtig beim Gebrauchtwagenkauf

Wer ein gebrauchtes Auto kaufen will, schaut vor allem auf die Laufleistung. Egal, ob es in Print, im Internet oder beim Händler beworben wird. Die Laufleistung lässt in Verbindung mit dem Baujahr grundsätzlich auf den Grad der Abnutzung schließen – für den Käufer ein wichtiges Kriterium hinsichtlich der Preisbildung.

Aufgrund vieler Nachfragen verwies der ZDK erneut auf ein Urteil des OLG Naumburg (Az. 9 U 3/18) aus dem Jahr 2018. Ein damals werbender Händler verzichtete beim Angebot auf die Laufleistung. Das Versäumnis wertete das OLG als wettbewerbswidrig und verurteilte ihn. Dieser Grundsatz gilt allerdings nicht bei der Bewerbung eines Oldtimers. Hier kann auf die Laufleistung verzichtet werden.

> „Die Kenntnis für Grundsätze gerichtlicher Entscheidungen ist unentbehrlich für die professionelle Führung eines Kfz-Unternehmens."
>
> ZDK-Geschäftsführer Ulrich Dilchert

Werbung per Mail nur mit Einwilligung

Eine Werbung per Mail ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Werbeempfängers zulässig. Das ist allgemein bekannt. Doch was gilt für Werbemaßnahmen über Social Media? Fallen die auch unter den Begriff „elektronische Post"? Mit dieser Frage beschäftigte sich das OLG Hamm (Az. 18 U 154/22).

Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung von EuGH und BGH kamen die Richter zu dem Schluss: Unter „elektronischer Post" sind neben E-Mails, SMS und MMS auch sämtliche Nachrichten von Social-Media-Diensten wie Xing, Facebook, LinkedIn und WhatsApp zu verstehen. Somit muss auch hier eine ausdrückliche Einwilligung des Werbeempfängers vorliegen.

Urteile in Kürze

Inzahlungnahme von kaputten Fahrzeugen

Wird ein reparaturbedürftiges Altfahrzeug beim Kauf eines neuen in Zahlung genommen, erfolgt der Ankauf in der Regel in dem Zustand, in dem sich der Gebrauchte zu diesem Zeitpunkt befindet. Ein vor dem Kauf erteilter Reparaturauftrag wird gegenstandslos.

Soll der Reparaturauftrag fortbestehen, muss dies ausdrücklich zwischen den Parteien geregelt werden, urteilte das OLG Koblenz (Az. 12 U 967/21). Hierfür trägt der Händler die Darlegungs- und Beweislast. Die Richter stellten auch klar, dass die drei geschlossenen Verträge (Reparatur, Inzahlungnahme, Neukauf) ein „einheitliches Vertragsgebilde" darstellen und nicht isoliert voneinander betrachtet werden dürfen.

Im konkreten Fall klagte ein Händler, der von einem Kunden vor dem Neukauf eines Wohnmobils mit der Reparatur seines unfallbeschädigten

Altfahrzeugs beauftragt wurde. Die Reparatur in Höhe von 20.000 Euro erfolgte erst nach Abschluss des Inzahlungnahmegeschäfts.

Augen auf bei Internet-Anzeigen

Das gilt auch für Verkäufer. Der Fall: In einem Internet-Inserat bezeichnete der Verkäufer seinen Oldtimer als „unfallfrei", bemerkte dies aber rechtzeitig vor Abschluss des Kaufvertrages und löschte das Merkmal aus der Anzeige. Der Interessent stellte erst nach dem Kauf fest, dass der Wagen nicht unfallfrei war, nahm Abstand vom Vertrag und forderte sein Geld zurück. Zu Recht?

Ja, entschied das OLG Braunschweig (Az. 9U 12/21). Denn das Fahrzeug hatte bei der Übergabe einen Sachmangel. Der kann auch auf einer falschen öffentlichen Äußerung wie in einer Werbung beruhen. Der Verkäufer hätte den Interessenten vor dem Kaufvertrag aktiv auf seinen Fehler hinweisen müssen, um eine Sachmangelhaftung zu verhindern. Das bloße Löschen der Falschangabe genüge nicht.

BGH präzisiert Werkstattrisiko

In mehreren Urteilen präzisierte der BGH das Werkstattrisiko für den Fall, dass der Unfallverursacher den Einwand einer überhöhten Rechnung geltend macht. Nach bisheriger Rechtsprechung musste dieser generell die Reparaturkosten umfänglich ersetzen. Egal, ob die Werkstatt unsachgemäß oder unwirtschaftlich handelte. Der BGH kam nun zu folgenden Schlüssen:

Das bleibt: Das Werkstattrisiko trägt auch künftig der Schädiger und des-

Elektronische Zulassung ist hoch komplex

Ab dem 1. September 2023 sind nach der Theorie der neugefassten Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) Kfz-Zulassungen im Autohaus möglich. Basis dafür ist die Stufe 4 des Projekts i-Kfz (internetbasierte Fahrzeugzulassung) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Wer als Autohändler Fahrzeuge für seine Kundinnen und Kunden zulassen möchte, kann das digital über die sogenannte Großkundenschnittstelle (GKS) machen. Entweder nehmen die Kfz-Betriebe hierfür die Hilfe eines dafür registrierten Dienstleisters in Anspruch oder sie lassen sich selbst als eine Großkundenschnittstelle registrieren. Ganz gleich, welcher Weg gewählt wird: Nach erfolgter elektronischer Zulassung kann der Halter oder die Halterin des Fahrzeugs sofort losfahren. Darüber hinaus können Autohäuser nun auch über die regionalen Portale der Kfz-Zulassungsstellen eigene Fahrzeuge auf sich selbst zulassen und nicht nur abmelden, wie das bisher schon möglich war. Insbesondere Tageszulassungen können die Händler jetzt selbst abwickeln.

Der ZDK hat hart dafür gekämpft, dass die Stufe 4 des Projekts i-Kfz überhaupt möglich wurde. Sie bietet ein enormes Potenzial für die Digitalisierung des Kfz-Zulassungswesens. Zur Nutzung und Einrichtung einer Großkundenschnittstelle hat der ZDK eine Handlungsanleitung für die Betriebe herausgegeben. Der Handlungsleitfaden soll dabei einen Überblick über die grundlegenden Fragestellungen verschaffen. Insbesondere werden die Voraussetzungen für die Online-Zulassung erläutert, die Abwicklung der einzelnen Zulassungsverfahren beschrieben sowie die Zulassung über die GKS ausführlich erklärt.

Mit der Stufe 4 des Projekts i-Kfz ging ein hoch komplexes System an den Start. Zwischen Bund, Ländern und Kommunen einerseits und der Wirtschaft andererseits müssen vielfältige Schnittstellen aufeinander abgestimmt werden. Diese Probleme sind auch ein halbes Jahr nach Inkrafttreten noch nicht vollständig gelöst, so dass in vielen Zulassungsstellen die Nutzung der neuen digitalen Welt im Zulassungswesen noch nicht möglich ist. Deshalb fordern ZDK, Landesverbände und Innungen von den Verantwortlichen in Bund, Ländern und Gemeinden mit Nachdruck die uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeit der i-Kfz-Stufe 4 sicherzustellen – insbesondere bei Neu- und Tageszulassungen. Hierzu stehen alle Beteiligten im Kfz-Gewerbe mit Rat und Tat zur Verfügung, um im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Umsetzung sowie der Etablierung der elektronischen Zulassung entsprechende Hilfestellung zu leisten,insbesondere im Hinblick auf die Großkundenschnittstelle.

sen Versicherung, wenn der Geschädigte die Rechnung bereits bezahlt hat.

Das kommt: Hat der Geschädigte die Rechnung noch nicht bezahlt, ist zu differenzieren. Bei einer Zahlungsanweisung des Geschädigten zugunsten der Werkstatt bleibt das Werkstattrisiko weiterhin beim Schädiger. Es geht aber dann auf die Werkstatt über, wenn diese sich die Schadenersatzansprüche des Geschädigten abtreten lässt und anschließend direkt gegenüber dem Schädiger beziehungsweise dessen Versicherung geltend macht. Die Betriebe befänden sich aufgrund einer Änderung der Beweislast dann in einer schlechteren Rechtsposition und könnten so auf Teilen ihrer Rechnung sitzen bleiben. Im Anschluss an diese BGH-Urteile hat der ZDK die bisherige Reparaturkostenübernahmebestätigung (RKÜB) erneuert. Sie enthält jetzt keine Abtretung mehr, sondern ausschließlich eine Zahlungsanweisung.

Grundlose Reklamation: Wer zahlt Kosten?

Tritt ein Fehler am Fahrzeug auf, reklamieren Käufer häufig einen Sachmangel. Stellt sich später heraus, dass kein Mangel vorliegt, bleiben die Fragen: Wer zahlt die Fehlersuche und die dafür notwendigen Transportkosten in die Werkstatt?

Die Richter des LG Neubrandenburg erklärten im vorliegenden Fall (Az. 1 S 20/21): Liegt kein Sachmangel vor, gehen die Transportkosten zu Lasten des Käufers. Hat dieser den Verkäufer zum Abschleppen beauftragt, kann der Verkäufer zudem die Herausgabe des abgeschleppten Autos bis zur Bezahlung verweigern.

Die Kosten für die Fehlersuche muss der Käufer hingegen nur begleichen, wenn er vorab erkannt oder fahrlässig nicht erkannt hat, dass kein Mangel vorliegt. Im Umkehrschluss hat der Verkäufer Tatsachen zu benennen, die auf eine mögliche schuldhafte Pflichtverletzung des Käufers schließen lassen.

Vogel Communications Group

VOGEL COMMUNICATIONS GROUP

Matthias Bauer

Vorsitzender der Geschäftsführung

Automechanika: unsere gemeinsame Kompetenz-Bühne

Ob im Haupt- oder im Ehrenamt – es ist beeindruckend zu erleben, mit welcher Dynamik der ZDK in den zurückliegenden Monaten agierte. Angefangen beim „ausverkauften" Neujahrsgipfel 2024 bis hin zur neuen Repräsentanz am Gendarmenmarkt in Berlin – die vielfältigen Aktivitäten des Verbands sind mittlerweile auch für die Politik nicht mehr zu übersehen.

Mit der Automechanika steht im Spätsommer ein weiteres Großereignis für das Kfz-Gewerbe an. Dort präsentieren ZDK und Vogel Communications Group in unmittelbarer Nachbarschaft ihre breit gefächerten Kompetenzen für unsere Branche. Unsere Medienmarke »kfz-betrieb« hat 1971 den Impuls für diese internationale Fachmesse gegeben und begleitet diese „Plattform für Innovation und Vernetzung" seitdem als Medienpartner.

Aber: Auch wenn sich in all den Jahrzehnten viel verändert hat – ein zentraler Aspekt ist geblieben! Wir bei VOGEL verstehen uns nach wie vor als die wichtigste mediale Plattform für das gesamte Kfz-Gewerbe und begleiten diese wunderbare Branche mit Herzblut und Themenkompetenz. Ich wünsche dem ZDK alles Gute sowie maximalen Erfolg im Jahr 2024 und freue mich auf unsere weitere gedeihliche Zusammenarbeit!

Werkstätten und Technik

SERMA ist gestartet

Inspektionsstelle AÜK stellt sich neu auf +++ KBS SERMA erhält Akkreditierung +++ ZDK gibt Empfehlungen zur StVZO-Novelle +++ PN-Messung mit Anlaufschwierigkeiten +++ Fachlicher Input für Data Act

AÜK – Erfolge und Herausforderungen

Anspruchsvolle Aufgaben wie die Arbeit der Inspektionsstelle AÜK des Kraftfahrzeughandwerks brauchen Manpower. Erst recht, wenn die Führungspositionen im dritten Jahr der Akkreditierung neu besetzt werden. Routinen müssen entstehen, Kommunikationsprozesse sich etablieren, verschiedene Arbeitsweisen aufeinander abgestimmt werden. Ein Prozess, der noch nicht abgeschlossen ist. Wichtige Personalien: ZDK-Geschäftsführer Werner Steber beendete seine Arbeit als technischer Leiter der AÜK. Ihm folgt der bisherige Stellvertreter Michael Breuer.

Die Inspektionsstelle AÜK stand auch inhaltlich im Fokus. Von den Auditoren der Deutschen Akkreditierungsstelle GmbH (DAkkS) gab es im Rahmen der Geschäftsstellen-Begutachtung Kritik an der Kompetenz der Werkstattmitarbeiter. Während sogenannter Witness-Audits in den anerkannten Werkstätten ermittelten sie Defizite in der sicheren Inspektionsdurchführung sowie bei den grundlegenden Kenntnissen über das Qualitätsmanagementsystem (QMS). Anlass, das gesamte System der Schulungen als auch die Schulungsstätten zu betrachten. Hier, so die Gutachter, gibt es Korrekturbedarf. Die DAkkS beanstandete ebenso Anforderungen an den rechtlichen Regelungen zur Vertraulichkeit und Unparteilichkeit der Inspektoren.

Insgesamt werden hohe Anforderungen an die Erfüllung der DIN EN ISO/IEC 17020 als Grundlage für die Akkreditierung gestellt. Die Ergebnisse zeigen, wie wichtig Engagement und personeller Aufwand sind, eine Inspektionsstelle wie die AÜK funktionsfähig zu betreiben.

SERMA am 1. April 2024 gestartet

Am 1. April 2024 war es soweit: Dann sperrten Fahrzeughersteller den Zugriff auf diebstahl- und sicherheitsrelevante Reparatur- und Wartungsinformationen. Freie Kfz-Betriebe erhalten die Daten nur noch, wenn sie von einer akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle (KBS SERMA) zugelassen und autorisiert sind. Den Bescheid über die Ersatzakkre-

Peter Bredol ist neuer Technik-Geschäftsführer

Zum 1. April hat Peter Bredol (40) die Geschäftsführung der ZDK-Abteilung Werkstätten und Technik übernommen. Bredol ist Kfz-Meister und hat ein Studium als Wirtschaftsingenieur abgeschlossen. Nach verschiedenen Stationen im Bereich Service und Industrie, unter anderem als Leiter des Technical Assistance Center eines Automobilimporteurs, war er zuletzt Fachbereichsleiter Technik und Umwelt beim ADAC Nordrhein. Dort hat er unter anderem zwei stationäre Prüfzentren in Köln und Oberhausen sowie die mobilen Prüfstationen am Niederrhein und im Ruhrgebiet gesteuert.

ditierung hat die DAkkS mit Wirkung zum 29. Dezember der KBS SERMA ausgestellt. Das Prüfverfahren gemäß dem SERMI-Schema konnte somit rechtzeitig zum 1. April in Deutschland starten.

Dem Höhepunkt des Jahres 2023 gingen intensive Bemühungen voraus: Fast zeitgleich mit der SERMA-Gründung im März 2023 startete die Pilotphase mit interessierten Betrieben, um das Portal zu testen und zu optimieren. Im Frühherbst erfolgte die Geschäftsstellen-Begutachtung der KBS SERMA durch die DAkkS. Abweichungen wurden erfolgreich behoben.

Seit 15. Februar 2024 können alle Unternehmen den Antrag für ihre Mitarbeiter digital über www.serma.eu stellen und sich über das Projekt informieren. Der Zugriff auf die Daten erfolgt später mit einem elektronischen Zertifikat.

Für die fachliche Beratung der SERMA und die Überwachung ihrer unabhängigen Inspektionen sorgt künftig der neu konstituierte SERMA-Beirat.

Der Grundstein ist gelegt, die wichtigsten Aufgaben für 2024 sind fix:

- Reibungsloser Start im April
- Onboarding der unabhängigen Wirtschaftsakteure
- Kontinuierliche Optimierung des Qualitätsmanagementsystems
- Neubesetzung der technischen Leitung
- Erweiterung des bestehenden SERMA Teams
- Bestehen der Geschäftsstellen-Begutachtung und der internen Audits

Die erste Phase lief jedenfalls sehr erfolgreich. Zum 1. Mai, einen Monat nach offiziellem Start von SERMA, verfügte bereits jeder 30. Kfz-Betrieb in Deutschland über eine SERMA Zertifizierung.

Vorschläge zur StVZO-Reform

Jährlich werden in Deutschland über 30,5 Millionen Fahrzeuge in den berechtigten Untersuchungsstellen technisch geprüft. Rund 23,4 Millionen Hauptuntersuchungen (HU) fanden 2023 in den rund 41.000 Prüfstützpunkten (PSP) durch Ingenieure der Überwachungsorganisationen statt.

Um die hohen Teststandards zu halten und zu verbessern, werden die Vorschriften und Richtlinien auf Grundlage der StVZO regelmäßig überprüft, gegebenenfalls angepasst beziehungsweise überarbeitet. Im Frühsommer 2023 hat die Bundesregierung eine solche Anpassung in Form einer Novellierung der StVZO auf den Weg gebracht. Der entsprechende Referentenentwurf aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sieht eine umfassende Neufassung der für die technische Fahrzeugüberwachung (HU, AU, SP, GAP) relevanten StVZO-Vorschrift vor. Das Ziel: die StVZO an die europäischen Vorgaben angleichen, nutzerfreundlicher und übersichtlicher gestalten.

Der ZDK und weitere Verbände erhielten die Möglichkeit, sich zum Re-

Zahlen & Fakten

- 2023 sank die Zahl der dem QMS beigetretenen anerkannten Werkstätten um zirka 1.000 Betriebe auf 28.643.
- In diesen Betrieben fanden über 10.000 QM-Audits statt. Hinzu kommen mehr als 8.000 Arbeitsproben bei Inspektoren.
- Insgesamt wurden über 11.950.000 Inspektionen (AU/AUK, SP, GAP) durchgeführt.

Der ZDK vertritt rund 5.000 Nutzfahrzeugbetriebe, darunter 3.400 anerkannte SP-Betriebe für die Lkw-Sicherheitsprüfung im AÜK-System.

ferentenentwurf zu positionieren. Nach intensivem Austausch mit den Landesverbänden übermittelte der ZDK dem BMDV eine Stellungnahme mit folgenden Forderungen:

- Erst- und wiederkehrende Prüfung der PSP (Kfz-Werkstätten) auf Basis des bestehenden Anerkennungssystems im Kfz-Gewerbe. Die Unterschiede und die Intransparenz in der Qualität der PSP sollen so verschwinden. Zuständig sind die Kfz-Innungen.
- Stärkere Einbeziehung der elektronischen Fahrzeugsysteme in die HU. Ziel ist die fehler- und störungsfreie Funktion über die gesamte Nutzungsdauer der Fahrzeuge.
- Keine Doppelprüfung (Kalibrierung und Eichung) an Messgeräten (Manometer, Geräuschmessgerät), die während der HU eingesetzt werden. Werkstätten sparen Kosten und Aufwand.
- Prüfvorgaben für eigenständige Teile der HU (AU/AUK, GAP) oder eigenständige Prüfungen (GSP, SP) in anerkannten Werkstätten. Die Qualität der Untersuchungen steigt, Fahrzeugmängel werden besser erkannt.

Nach der Abstimmung des BMDV mit den Landesbehörden und den angehörten Verbänden wurde die StVZO-Novelle im Januar 2024 dem Bundesministerium der Justiz zur rechtlichen Prüfung übergeben. Der ZDK wird sich im Anschluss die überarbeitete Novelle analysieren und das Kfz-Gewerbe über Änderungen und Konsequenzen informieren. Geplant ist, das Reform-Papier im Frühjahr/Sommer 2025 dem Bundesrat zur Entscheidung vorzulegen, damit die Rechtsvorschrift 2026 in Kraft treten kann.

Wir können auch Nutzfahrzeuge!

Zukunftsweisendes Beispiel: Im Rahmen der 9. Sitzung des Ausschusses Nutzfahrzeuge machten sich die Mitglieder im Juli 2023 mit dem Pilotprojekt „eWayBW" im baden-württembergischen Murgtal vertraut. Drei Jahre testen hier die Speditionsfahrer der Firma Fahrner GmbH auf der B 462 zwischen Kuppenheim und Gernsbach-Obertsrot den Betrieb von Oberleitungs-Hybrid-Lkw. Alternative Antriebe mal anders. In dem wissenschaftlich begleiteten Projekt soll herausgefun-

den werden, wie klimafreundlich und praxistauglich die Technologie ist.

Der Ausschuss unter Leitung von Jörg Markwort wird nun im ZDK von Kevin M. Porten betreut. Dieser setzte 2023 drei Schwerpunkte auf die Agenda:

Trennen von Prüfen und Reparieren
Nach ISO 17020 müssen anerkannte Werkstätten Sicherheitsprüfungen (SP) von Reparaturen klar trennen. Eine Unterbrechung der SP ist nicht erlaubt. Sollten Mängel bei der SP auftreten, sind diese als „nicht in Ordnung" zu deklarieren und müssen außerhalb der SP behoben werden. Eine Nachprüfung wird erforderlich.

Mängel, die vor der SP beispielsweise im Rahmen einer Vorabdurchsicht festgestellt werden, sind über das akkreditierte EDV-System AÜK Plus entsprechend zu dokumentieren. Nur so kann eine korrekte SP-Mängelstatistik gewährleistet werden.

Nachrüstung mit Fahrtenschreiber
Nach dem 21. August 2023 müssen erstmals zugelassene gewerblich genutzte Fahrzeuge, die der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtenschreiber unterliegen, mit einem intelligenten Fahrtenschreiber der zweiten Generation (GEN2 V2) ausgestattet sein. Das gilt ebenso für bereits ausgelieferte, aber noch nicht zugelassene und mit einem Gerät der 2. Generation (GEN2 V1) ausgestattete Neufahrzeuge. Ab 1. Juli 2026 sind von der Ausrüstungspflicht dann auch Nutzfahrzeuge über 2,5 Tonnen betroffen, sofern sie im grenzüberschreitenden Güterfernverkehr unterwegs sind.

Für ältere Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr schreibt der Gesetzgeber eine Umrüstung vor: Fahrtenschreiber GEN2 V1 bis zum 31. Dezember 2024 und auf Fahrtenschreiber GEN2 V2 bis zum 20. August 2025. Der ZDK empfiehlt, gleich die zweite Version einzubauen – sofern sie erhältlich ist. Weil es Engpässe gibt, sollten Ausnahmen bei der zuständigen Kfz-Zulassungsbehörde erfragt werden.

Abgasuntersuchungen (AU) in Zahlen

- Jährlich führen die berechtigten Untersuchungsstellen über 26,9 Millionen AU an untersuchungspflichtigen Kraftfahrzeugen durch.
- Mehr als 11.4 Millionen AU fanden 2023 in den rund 28.400 anerkannten AU-Werkstätten (Kfz-Meisterbetriebe) statt. Auf die einzelne AU-Werkstatt bezogen waren das zirka 400 AU im Jahr.
- Die durchschnittliche Mängelquote betrug 4,1 Prozent.

Fehlende Daten für RDKS-Arbeiten
Ohne Fahrzeugdaten der Hersteller können Nutzfahrzeugbetriebe und Reifenfachhandel bestimmte Kfz-Serviceleistungen an Reifen wie das Anlernen eines neuen Sensors nicht erledigen. Doch genau die liegen bis dato nicht vor. Auch Anfragen des Bundesverbandes Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) liefen ins Leere.

In der Folge könnte es Probleme beim Reifen- und Pannenservice in den Betrieben geben. Erschwerend

kommt hinzu, dass ab Juli 2024 alle neu zugelassenen Lkw, Busse und Trailer mit einem RDKS-System und Sensoren ausgestattet sein müssen. Aus technischer Sicht sind indirekte RDKS-Systeme ausgeschlossen. Der ZDK bleibt am Ball.

PN-Messung mit Hindernissen

Seit 1. Juli 2023 ist die Messung der Partikelanzahlkonzentration (PN) an Euro 6-/Euro VI-Dieselfahrzeugen verpflichtend. Das Bundesverkehrsministerium hielt an dem Termin fest, obwohl bereits im Mai vorauszusehen war, dass die Messgerätehersteller den berechtigten Untersuchungsstellen nicht ausreichend bauartzugelassene und kalibrierte Partikelzähler liefern können. In der Tat: Zum Einführungstermin standen allein den anerkannten AU-Werkstätten lediglich 7.000 Messgeräte zur Verfügung. Eine prekäre Situation, können ohne ein geeignetes Equipment doch weder Test, noch nach nicht bestandener AU Diagnose, Reparatur und Kontrolle stattfinden.

Mittlerweile hat sich die Situation bei den Geräten entspannt. In den berechtigten AU-Werkstätten sind derzeit rund 17.500 PN-Messgeräte im Einsatz. Auch, weil sich zunehmend mehr Hersteller auf dem Markt tummeln. Dadurch konnten die anerkannten Prüfer im zweiten Halbjahr fast 778.000 PN-Messungen durchführen und abgasbedingte Mängel an 33.550 Dieselfahrzeugen der Emissionsklasse Euro 6/Euro VI feststellen. Das entspricht einer Mängelquote von 4,31 Prozent. Die Tests bestätigten außerdem die Effektivität der Messung realer Emissionen am Auspuffendrohr. Allein über die OBD-Prüfung (Fehlercodes und Fehlfunktionen) hätten weniger Diesel die AU bestanden.

Fachlicher Input für EU-Datengesetz

Auch 2023 konzentrierte sich die Abteilung Werkstätten und Technik mit ihrer Lobbyarbeit in Brüssel auf den Zugang zu Fahrzeugdaten und -funktionen. Das Gesetzgebungsverfahren um das EU-Datengesetz Data Act wurde mit fachlichem Input begleitet, sodass einige positive Änderungen zugunsten des Kfz-Gewerbes verankert werden konnten. Inzwischen ist das Verfahren abgeschlossen, das Data Act tritt Mitte 2025 in Kraft.

Auf nationaler Ebene trug die Verbändeallianz „Arbeitsgruppe Telematik" mit ihrer Lobbyarbeit ebenfalls zum Erfolg des Regulierungsprozesses der EU-Kommission bei.

Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Jens Nietzschmann

Sprecher der Geschäftsführung

2023 war ein Jahr mit vielen Herausforderungen, nicht nur für Autokäufer, sondern für alle Akteure der Autobranche. Die politischen Rahmenbedingungen waren für die Autobranche suboptimal, der Handel hatte nach zwei Jahren des Mangels nun plötzlich wieder ein Überangebot an Fahrzeugen.

Und dazwischen stand der Endverbraucher mit seinem weiterhin sehr hohen Bedarf an individueller Mobilität. Viele Menschen haben nach Erkenntnissen des aktuellen DAT Reports einen angedachten Pkw-Kauf verschoben und ihr aktuelles Auto einfach weitergefahren. Die Lust auf ein neues Automobil scheint gerade eher verhalten zu sein, ganz zu schweigen vom Umstieg auf E-Mobilität. Dies ist auch ein Hinweis für die Bundesregierung, dass es schwierig wird, bis 2030 15 Mio. rein batterieelektrische Autos auf die Straße zu bringen. Wir blicken trotz dieser schwierigen Stimmungslage zuversichtlich aufs neue Autojahr 2024. Viele Endverbraucher, und auch das hat der DAT Report gezeigt, konnten und wollten sich ihr neues Auto einfach leisten.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Politik-Themen erhöhen die Sichtbarkeit

Social-Media-Kanäle mit wachsender Bedeutung +++ Licht-Test jetzt auch auf TikTok +++ Geschäft mit Old- und Youngtimern hat großes Potenzial +++ E-Fuels-Kampagne mit UNITI und den Autodoktoren +++ „Werkstatt der Zukunft" auf der Automechanika

Stärkeres Agieren im politischen Berlin, aber auch in Brüssel erzeugt viele neue Anlässe für die Verbandskommunikation. Durch die enge Vernetzung der Politik-Abteilung mit dem Team Öffentlichkeitsarbeit können wir die politischen Themen unmittelbar über die verschiedenen Social Media-Kanäle oder über die Tages- und Fachmedien spielen. Das sorgt für mehr Sichtbarkeit.

Social Media mit wachsender Bedeutung

In den letzten Jahren hat der ZDK seine Aktivitäten auf den Social Media-Kanälen deutlich ausgeweitet. Die Entwicklungen werden hier genau beobachtet, besonders die Business-Plattform LinkedIn ist seit einiger Zeit verstärkt im Fokus. Dort haben wir die Anzahl der Follower im letzten Jahr verdoppelt (von rund 3.000 auf über 6.000), nicht zuletzt durch die gestiegenen eigenen Aktivitäten sowie wegen der auch verbandsintern gewachsenen Bedeutung des Kanals. So nutzen beispielsweise Präsident Arne Joswig und Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel die Plattform intensiv und teilen oder kommentieren hier gerne (ZDK-)Beiträge.

Neben dem „Tagesgeschäft" bei Social Media lief im vergangenen Jahr unter dem Hashtag „ZDKinformiert" eine überaus erfolgreiche Social Media-Kampagne. Zeil war es, die Leistungen des Kfz-Gewerbes zu verdeutlichen und näherzubringen. Mit kurzen Video-Clips aus Autohäusern und Werkstätten entstand dabei ein authentisches Bild, das bei den Nutzern gut ankam. Auf den Kanälen Facebook, X (ehemals Twitter) und vereinzelt auf LinkedIn wurden die Beiträge ausgespielt. Insgesamt waren es rund 45 Beiträge pro Kanal im gesamten Jahr. Die Reichweite lag – auch vor dem Hintergrund einer nur sehr kleinen Bewerbung der Beiträge – mit insgesamt 7,5 Millionen Impressions über den Erwartungen. Vor allem auf X erreichten wir z. T. außergewöhnlich viele Nutzer und regten vielfach zu Diskussionen an. Die Themen Elektromobilität und Oldtimer waren hierbei besonders beliebt.

Im laufenden Jahr sind mit Instagram (@zdk_kfzgewerbe) und TikTok (@kfzgewerbe) zwei weitere Kanäle hinzugekommen. Es wird dabei – anders als in den Vorjahren – mit mehreren Hashtags gearbeitet, was sich bewusst vom klassischen Kampagnenformat abhebt. Vielmehr gibt es verschiedene neue Formate, wie zum Beispiel die „Zahl des Monats", den „Klartext", die „Straßenumfrage" oder „Behind the scenes". Dies führt zu mehr Flexibilität, und die Inhalte können passgenauer auf die jeweiligen Kanäle zugeschnitten

Repro-Plaketten für Oldtimer

Liebhaber von Old- und Youngtimern können ihre Fahrzeuge nun um ein stilechtes optisches Detail ergänzen, eine historische Licht-Test-Plakette für die Windschutzscheibe. Über www.licht-test.de bietet der ZDK Reproduktionen von Licht-Test-Plaketten der Achtziger- und Neunzigerjahre als Hinterglas-Aufkleber an. Weitere Jahrgänge sind geplant. Die Plaketten unterstreichen dezent das authentische Erscheinungsbild eines automobilen Klassikers.

Start der Licht-Test-Aktion mit Schirmherr und Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing und ZDK-Präsident Arne Joswig.

V. r. n. l. Reiner Äckerle (Innung Region-Stuttgart), Uwe Neff (Hella Gutmann), Thorsten Kästel (TecMotive), Martin Schad und Team Autohaus Dannenmann bei der Übergabe des Scheinwerfereinstellgeräts.

werden. Die Beiträge sollen dabei informativ und unterhaltsam sein sowie zur Interaktion anregen. Themen wie Ausbildung, Elektromobilität, Fahrzeugdaten und Politik stehen dabei im Fokus.

Licht-Test jetzt auch auf TikTok

„Gut sehen und sichtbar sein!" – dafür sorgten Autohäuser und Kfz-Werkstätten mit dem gemeinsamen Licht-Test des Kraftfahrzeuggewerbes und der Deutschen Verkehrswacht. Kim Truckenbrodt aus Berlin setzte sich auf den Social Media-Kanälen Instagram und TikTok als Botschafterin für den Licht-Test 2023 ein. Die Influencerin informierte vor allem Fahranfänger mit Reels und Videos. Die 26-Jährige pendelt viel mit dem Auto zwischen ihrem Studienort und ihrer Heimatstadt hin und her, auch in der dunklen Jahreszeit und nachts. Deshalb weiß sie, wie wichtig Sicherheit am eigenen Fahrzeug ist. Kim wird auch 2024 das Testimonial der Kampagne sein und die Follower nun über das ganze Jahr hinweg mit unterhaltsamen Geschichten rund um Licht, Sicht und Sicherheit versorgen. Mit der großen Online- und Offline-Kampagne zum Licht-Test, die jedes Jahr über 90 Mio. Medienkontakte erzeugt, wurden wieder viele Autofahrende auf die große Verkehrssicherheitsaktion aufmerksam und ließen ihr Auto-Licht in den Kfz-Werkstätten kostenlos checken. Dabei wurden über 4 Mio. Plaketten verklebt. Alle Licht-Test-Teilnehmer hatten zusätzlich die Chance, einen Dacia Duster Expression oder eines von 75 Auto Bild-Jahresabos zu gewinnen. Sie mussten einfach ein Foto von sich und der pinken Licht-Test-Plakette auf der Windschutzscheibe auf www.licht-test.de hochladen und einen Kommentar hinterlassen, warum es sich lohnt, zum Licht-Test zu fahren. Gewonnen hat Cordula Rahner aus Limburg. Und auch für das Autohaus Dannenmann in Weinstadt hat sich die Aktion Licht-Test besonders gelohnt. Das freie Autohaus in Baden-Württemberg hat ein Scheinwerfereinstellgerät der neuesten Generation von Hella Gutmann gewonnen. Alle Betriebe, die den Licht-Test anbieten und sich im Werkstattverzeichnis auf www.licht-test.de eingetragen haben, nahmen an der Verlosung teil. Als Partner beim Licht-Test sind

V. l. n. r. Die Gewinnerin Cordula Rahner mit ihrer Mutter, Andreas Lübeck, Yannick Enderlein (beide Dacia), Claudia Weiler (Innung Köln) und Alexander Körner (RRG).

Foto rechts: Studentin Kim Truckenbrodt aus Berlin ist Licht-Test-Botschafterin 2023.

Auf dem Techno Classica-Stand der Fachbetriebe für historische Fahrzeuge bekamen Besucher auch Einblicke in die Diagnosetechnik bei klassischen Fahrzeugen.

Diskutierten darüber, wie Oldtimer in die Zukunft fahren: v. l. n. r. Christian Sauter, MdB, Matthias Kemmer, Vorsitzender das ZDK Ausschusses Old- und Youngtimer, Carsten Müller, MdB und ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel.

außerdem Osram, die Nürnberger Versicherung und Auto Bild dabei. Auch Innungen, Verkehrswachten und die Polizei waren zum Thema Licht-Test aktiv. Die gute Beteiligung zeigt, dass der Licht-Test nach wie vor eine überaus wichtige Aktion für Autofahrer und Werkstätten ist, die zur Sicherheit auch im Fuß- und Radverkehr beiträgt.

Geschäft mit Old- und Youngtimern hat großes Potenzial

Das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe zeigte auf seinem Messestand auf der Techno Classica in Essen, was einen Fachbetrieb für historische Fahrzeuge ausmacht und wie Betriebsinhaber von der Zertifizierung profitieren. Auf dem Oldtimerkongress des Kraftfahrzeuggewerbes, der im Rahmen der der Messe stattfand, stellten ZDK, VDA, VDIK und BBE Automotive ihre aktuelle Branchenstudie zum Old- und Youngtimermarkt vor. Damit liegen umfassende und verlässliche Daten über den Markt für Classic Cars in Deutschland vor. Ausgewertet wurden dafür auch Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA). Danach haben die über 30-jährigen Pkw in Deutschland einen Gesamtwert von rund 31 Milliarden Euro, hinzu kommen rund 800.000 Youngtimer im Alter von 25 bis 29 Jahren, die das Potenzial zum Oldtimer haben. Dabei sind Old- und Youngtimer ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Das Reparatur- und Wartungsvolumen für die echten Old- und Youngtimer beträgt 3,8 Milliarden Euro. Jedes Fahrzeug verursacht pro Jahr etwa 1.300 bis 1.600 Euro an Reparaturkosten, hinzu kommen bei Oldtimern teilweise teure Restaurierungen. Im Anschluss moderierte ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel ein politisches Expertengespräch zum Thema „Wie fahren Oldtimer in die Zukunft“ mit Carsten Müller, MdB, und Matthias Kemmer, Vorsitzender des ZDK-Ausschusses

Die Autodoktoren Hans-Jürgen Faul und Holger Parsch werben für E-Fuels.

„E-Fuels for Future": Meeting in Brüssel mit den „Autodoktoren" Holger Parsch (2. v. l.) und Hans-Jürgen Faul (r.), Jens Gieseke MdEP (2. v. r.), UNITI-Geschäftsführer Matthias Plötzke (Mitte) und ZDK-Hauptgeschäftsführer Kurt-Christian Scheel (l.)

Old- und Youngtimer. Nach Veröffentlichung der Studie kritisierte der Bundesrechnungshof die Vergünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer für Oldtimer, die als Alltagsfahrzeuge genutzt werden. Alltagsfahrzeuge sollen aus der besonderen Oldtimer-Besteuerung ausgeschlossen werden. Im Sinne einer sachlichen Diskussion stellte der ZDK Zahlen und Fakten zum Thema zusammen und informierte darüber die politische Öffentlichkeit. Der ZDK unterstützt positive Rahmenbedingungen für den Erhalt von Oldtimern als automobiles Kulturgut und die Beibehaltung der aktuellen Rechtslage.

E-Fuels-Kampagne mit UNITI und den Autodoktoren

Mit der Kampagne „Die Autodoktoren tanken E-Fuels" informierten die Verbände UNITI und ZDK die Verbraucherinnen und Verbraucher über grünstrombasierte synthetische Kraftstoffe. Gesichter der Informati-

Neue Aufgabe für Oldtimer-Servicemobil

Das Oldtimer-Servicemobil des ZDK begleitete über viele Jahre Oldtimerrallyes und bewarb damit die Fachbetriebe für historische Fahrzeuge. Nun wurde das Fahrzeug der Kfz-Innung Sachsen West/Chemnitz überlassen. In einer Kooperation mit der Kfz-Innung München-Oberbayern wurde ein neues Nutzungskonzept entwickelt und durch die Chemnitzer umgesetzt und finanziert. Bereits zu ihrer Tagung im Herbst 2023 konnten sich die Ausschussmitglieder in Zwickau ein Bild vom „neuen" Servicemobil machen. Mittlerweile ist auch der Innenausbau abgeschlossen, und das Fahrzeug hat seinen Dienst aufgenommen.

Uwe Schmidt, Geschäftsführer der Innung Sachsen-West/Chemnitz (li.) und Michael Schneider, Obermeister der Innung und Präsident des Landesverbands Sachsen (re.) präsentierten das restaurierte Oldtimer-Servicemobil „Carli" beim Jahresauftakt der Kfz-Innung.

onskampagne sind die Kfz-Experten Hans-Jürgen Faul und Holger Parsch, die im TV und auf YouTube als „Die Autodoktoren" ein Millionenpublikum erreichen. Mit Slogans wie „Wir haben was gegen Klimawandel!" oder „Wir lieben Autos und das Klima!" machten „Die Autodoktoren" u. a. auf Plakaten, Aufstellern, Bannern oder elektronischen Displays in vielen hundert Kfz-Betrieben und Tankstellen in Deutschland sowie in Sozialen Medien Autofahrer auf E-Fuels aufmerksam. Im Rahmen eines gemeinsamen Projekts des ZDK, des ADAC und UNITI hatten die beiden Kfz-Experten über viele Monate ein mit E-Fuels betanktes Fahrzeug in ihrem Werkstattalltag eingesetzt. Auf www.e-fuels.de finden Verbraucher weitere Informationen sowie alle YouTube-Beiträge des Langzeittests der „Autodoktoren" zu dem Thema.

Film: Autodoktoren in Brüssel

In einem Expertengespräch im EU-Parlament informierten sie Parlamentarier und Vertreter verschiedener Organisationen über ihre Praxiserfahrungen mit grünstrombasierten E-Fuels. Das Fazit: „Keine Unterschiede im Fahrbetrieb im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen und keinerlei technische Auffälligkeiten oder Probleme – aber CO_2-neutral unterwegs." Zum Gespräch eingeladen hatte Jens Gieseke, Abgeordneter der EVP-Fraktion im EU-Parlament. Zusammen mit Dr. Kurt-Christian Scheel, ZDK-Hauptgeschäftsführer, und Matthias Plötzke, UNITI-Geschäftsführer Europa, diskutierten die Autodoktoren über die Notwendigkeit des Einsatzes von E-Fuels und die damit verbunden Chancen.

Jahrespressekonferenz aus Berlin

Die Jahrespressekonferenz am 15. Februar 2024 wurde wieder als Live-Stream aus einem Berliner Fernsehstudio übertragen. Zahlreiche Tages- und Fachmedien, Presseagenturen und Hörfunkmedien berichteten über die Bilanz des Autojahre 2023.

„Werkstatt der Zukunft" auf der Automechanika

Der ZDK, die Organisatoren der Zukunftswerkstatt 4.0 und die Automechanika wollen 2024 ihre Kräfte bündeln und vom 10.-14. September 2024 in Frankfurt ein einmaliges Innovationsschaufenster schaffen. Auf einer Fläche von rund 1.000 m² in der Halle 9.0 wird Besuchern die Sonderschau „Werkstatt der Zukunft" präsentiert. „Robotik, Digitalisierung und künstliche Intelligenz lauten die Themen der interaktiven Sonderschau. Unsere Präsentation

wird zahlreiche Innovationen zeigen, die den Werkstattbetrieb in zehn Jahren beeinflussen werden", so ZDK-Präsident Arne Joswig. Der Gemeinschaftsstand wird aus drei Bereichen bestehen. Neben dem ZDK Branchentreff und der Fläche der Zukunftswerkstatt 4.0 umfasst das Konzept im Mittelteil das neu integrierte Innovation Lab – ein großzügiger Werkstattbereich mit Fahrzeugen und Hebebühne.

Sonderschau „Werkstatt der Zukunft" auf der Automechanika 2024.

FUCHS LUBRICANTS GERMANY GmbH

Susanne Heirich

Managing Director Sales & Marketing

Liebe Mitglieder des ZDK,

das gesamte Team bei FUCHS sendet Ihnen herzliche Grüße!

Als Partner sowohl der mittelständischen Betriebe als auch der großen Autohausgruppen in Deutschland pflegen der Verband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe und FUCHS eine jahrzehntelange vertrauensvolle und inspirierende Partnerschaft.

Dank einer starken lokalen FUCHS-Präsenz mit globalem Fußabdruck profitieren die genannten Partner von einem innovativen Portfolio, welches sich auf Basis der permanent veränderten Rahmenbedingungen weiterentwickelt. Unser Antrieb ist es hierbei, unseren Partnern zukunftsfähige und ganzheitlichen Schmierstofflösungen wie Services anzubieten und so Partner erster Wahl zu sein.

Mit Blick auf die Zukunft stehen wir alle gemeinsam vor der Herausforderung, nachhaltigere Lösungen für unsere Branche zu finden, die einen Beitrag zum Umweltschutz leisten und die Kunden gleichzeitig als wertstiftend empfinden. FUCHS ist im Rahmen seiner Nachhaltigkeitsstrategie eine deutliches Commitment eingegangen, bis 2040 CO_2-neutral zu werden. Das erfordert unterschiedlichste Anstrengungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. So bestehen beispielsweise die FUCHS-Kleingebinde zu 100% aus Recyclingmaterial (PCR) und tragen damit zur Senkung des CO_2-Fußabdrucks ebenso wie des Energie- und Wasserverbrauchs bei.

Gemeinsam können wir bei diesem Thema in der Pole Position stehen und die Zukunft unserer Branche nachhaltig mitgestalten.

Mit diesem Ausblick bedanken wir uns sehr für die vertrauensvolle und langjährige Zusammenarbeit mit dem Zentralverband und freuen uns darauf, gemeinsam aktiv die Weichen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Zusammenarbeit zu stellen.

Vorstandsmitglieder

Arne Joswig
Präsident seit 2023
Vorstand seit 2014, Präsidiumsmitglied LV Schleswig-Holstein seit 2009, Vorsitzender ZDK-Ausschuss Öffentlichkeitsarbeit seit 2014

Detlef Peter Grün
Vizepräsident/Bundesinnungsmeister des Kfz-Handwerks seit 2022
Vorstand seit 2020, Vizepräsident LV NRW seit 2020, Vorsitzender Landesfachgruppe Freie Werkstätten NRW seit 2018

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, Präsident LV Hessen seit 2023, 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
Offizieller Vertreter des Zentralverbands Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF)

Johann Gesthuysen
Vorstand seit 2017
Präsident Ford-Partner Verband seit 2016

René Gravendyk
Vorstand seit 2022
Obermeister Kfz-Innung Niederrhein seit 2015, Mitglied im Vorstand LV NRW seit 2011, Co-Vorsitzender im ZDK-Berufsbildungsausschuss seit 2011

Günter Friedl
Vorstand seit 2023
Vizepräsident des bayerischen Kraftfahrzeuggewerbes, Vorsitzender des Fachverbandes Tankstellengewerbe Bayern

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

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

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 Kraftfahrzeug-gewerbes Niedersachsen-Bremen seit 2013, Obermeister der Kfz-Innung Soltau-Fallingbostel seit 2009

Michael Ziegler
Vorstand seit 2017
Präsident Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg seit 2018

Ehrenpräsidenten: Bernhard Enning, Robert Rademacher, Jürgen Karpinski; Ehren-Bundesinnungsmeister: Walter Stoy, Wilhelm Hülsdonk

Geschäftsführer und Referenten

Hauptgeschäftsführung (Abt. 1)

Dr. Kurt-Christian Scheel
Hauptgeschäftsführer

Recht, Steuern, Tarife (Abt. 2)

Ulrich Dilchert
Geschäftsführer

Referenten
Christian Hansen, Stefan Laing, Thomas Lehmacher, Marion Nikolic

Werkstätten und Technik (Abt. 3)

Peter Bredol
Geschäftsführer

Referenten
Rolf Böldicke, Michael Breuer, Benjamin Gramm, Hans-Walter Kaumanns, Svenja Kley, Dominik Lutter, Kevin Porten, Jeremy Roll, Steffen Wenzelewski

Politik (Abt. 4)

Jürgen Hasler
Geschäftsführer

Referenten
Carsten Bieler, Marcel Bürger, Annina-Louisa Brinkmann, Friedrich Trosse (Brüssel)

Finanzen und Verwaltung (Abt. 5)

Matthias Kenter
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer

Betriebs-, Volkswirtschaft und Fabrikate (Abt. 6)

Christian Hegel
Geschäftsführer

Referenten
Mats Gasper, Ellen Schmidt, Matthias Spieß, Andreas Wahl, Marcus Weller

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit (Abt. 7)

Ulrich Köster
Geschäftsführer

Referenten
Daniel Emre Alankus, Stefan Meyer, Simon Pfost

Berufsbildung (Abt. 8)

Birgit Behrens
Geschäftsführerin

Referenten
Claudia Kefferpütz, Joachim Syha, Daniel Winkler

Ausgabe 2024

Zahlen & Fakten 2023

Herausgeber:
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn

Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Rue J. de Lalaing 4
1040 Brüssel/Belgien

www.kfzgewerbe.de

Fotos: ProMotor/T. Volz, autoFachmann/autoKaufmann; Edgar Schmidt, Benjamin Brückner, Rosenow/kfz-betrieb, TAK, ZDK Fotoarchiv, Shutterstock, (BongkarnGraphic, Chachamp, Gorondenkoff, JRP Studio, railway fx, SaiArLawKa2, snvv)
Redaktionsschluss: 30.04.2024

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