



Jahresbericht 2019 / 2020



Inhalt

Das Präsidium im Gespräch

Corona-Krise: Rückstand nicht aufzuholen 2

Wirtschaftliche Lage in Deutschland

Corona-Krise bringt Konjunkturunbruch 5

Bericht aus Berlin

Realismus ist gefragt 7

Wirtschaftliche Lage im Kfz-Gewerbe

Zulassungszahlen sinken..... 9

Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Dr. Hermann Frohnhaus .. 10

Entwicklung in Kfz-Unternehmen

Elektromobilität in aller Munde 11

Nürnberger Allgemeine Versicherungs-AG, Peter Meier 13

Interview mit Johann Gesthuysen, ZDK-Vorstandsmitglied 15

Aus- und Weiterbildung

Digitales Prüfen setzt neue Standards 16

Helmut Peter, BFC-Vorsitzender 22

Interview mit Hans-Werner Norren,

Präsident des Kfz-Landesverbands Rheinland-Pfalz 23

TAK – Geldwäscheprävention im Fokus der Behörden 24

Rechtsfragen in der Kfz-Branche

Handel und Werkstatt auf der sicheren Seite 25

Vogel Communications Group, Matthias Bauer 27

Rechtliche Folgen der Corona-Krise 29

Technik, Sicherheit, Umwelt

Die Zukunft gestalten 31

Deutsche Automobil Treuhand, DAT, Jens Nietzschmann 34

Interview mit Arne Joswig, ZDK-Vorstandsmitglied 37

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Wir können online. 38

FUCHS SCHMIERSTOFFE, Stefan Knapp 43

ZDK-Vorstand und -Geschäftsstelle

Vorstandsmitglieder, Geschäftsführer und Referenten 44

Zahlen und Fakten 2019

Ausgabe 2020..... 45

Im Krisenmodus voll auf Sendung



Das war ein bisher außergewöhnliches (Auto-)Jahr 2020: Am 16. März der bundesweite Lockdown, ein verordneter Stillstand großer Teile des öffentlichen Lebens. Auch das Kraftfahrzeuggewerbe blieb davon nicht verschont. Nur die Kfz-Werkstätten durften geöffnet bleiben, während die Betriebe ihre Verkaufsräume zusperren mussten. Nachvollziehbar war das nicht. Die Corona-Krise sorgte für eine dramatische Verschärfung der wirtschaftlichen Lage in vielen Betrieben.

Zum Start des Lockdown war die Verbandsorganisation sofort „voll auf Sendung“: In der Öffentlichkeit, aber auch in intensiven Gesprächen hinter den Kulissen wurden alle Register gezogen, um Soforthilfen für die Betriebe in der Krise zu organisieren, auf Missstände hinzuweisen und für Abhilfe zu sorgen. Wir haben auch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht aus den Augen verloren und erfolgreich für ein erhöhtes Kurzarbeitergeld mitgekämpft. Wir haben entschlossen durchgesetzt, dass der Automobilhandel früher als andere Branchen den Verkauf wieder aufnehmen konnte. Und unsere Mitglieder waren ständig auf dem Laufen-

den. Alle wichtigen Informationen wurden und werden tagesaktuell auf der Webseite kfgzgewerbe.de eingepflegt, erweitert und permanent auf den neuesten Stand gebracht.

Nach erfolgreichem Restart haben wir im Gleichklang mit Politik, Verbänden und Gewerkschaften intensiv für eine Kaufprämie gekämpft, die auch schadstoffarme Verbrenner der aktuellen Euro-Normen einbeziehen sollte. Stattdessen gab es noch mehr Zuschüsse für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Und es kam die allgemeine Senkung der Mehrwertsteuer um drei Prozentpunkte für die zweite Jahreshälfte – Gießkanne statt gezielter Hilfe für die Schlüsselbranche. Dabei geriet leider auch die Situation von vielen der 1,3 Millionen Beschäftigten im Kfz-Gewerbe und in der Automobilindustrie aus dem Blickfeld der Politik.

Denn eines ist bereits klar: Die Rückstände durch den Lockdown können weder die Hersteller noch unsere Betriebe bis zum Jahresende aufholen. Was wir aber mit Fug und Recht behaupten können: Bis heute ist es uns in der Verbandsorganisation insgesamt gut gelungen, diese Krise zu meistern. Gleichzeitig gilt es wachsam zu bleiben und die Themen rund um die Corona-Krise, die uns betreffen, im Blick zu behalten. Die Krise ist noch nicht vorbei.

Viele andere wichtige Branchenthemen sind derweil zu Unrecht in den Hintergrund geraten. Dieser Jahresbericht gibt Ihnen Gelegenheit zur vertieften Information. Wir werden weiter intensiv daran arbeiten, auf allen Feldern gute Lösungen für unsere Betriebe zu erzielen. Die Stärke und Durchsetzungsfähigkeit unserer Verbandsorganisation verleiht uns die Kraft dazu.

Jürgen Karpinski
Präsident

Dr. Axel Koblitz
Hauptgeschäftsführer

Das Präsidium im Gespräch

Corona-Krise: Rückstand nicht aufzuholen

Das fünf Wochen andauernde stationäre Verkaufsverbot im Frühjahr 2020 traf den Automobilhandel in einer wirtschaftlich extrem wichtigen Phase. Auch die Werkstätten meldeten reduzierte Auslastung. Die Halbjahreszahlen zeigen: Der Rückstand im Kfz-Gewerbe, ausgelöst durch den Lockdown, ist nicht mehr aufzuholen. Über die Lage im Handel und in den Werkstätten sowie zu anderen aktuellen Themen äußern sich ZDK-Präsident Jürgen Karpinski sowie die Vizepräsidenten Wilhelm Hülsdonk und Thomas Peckruhn.

Herr Karpinski, welche Auswirkungen hat der Lockdown im Frühjahr auf das laufende Geschäftsjahr in den Autohäusern und Werkstätten?

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



Jürgen Karpinski: Die Betriebe werden den Rückstand, der durch den fünf Wochen andauernden Lockdown und die sich anschließenden Wochen der Entscheidungsverzögerung

in Sachen Kaufprämie entstanden ist, nicht mehr aufholen können. Doch alles Jammern hilft ja nicht weiter. Positiv ist, dass viele Kfz-Betriebe die Krise genutzt haben, um die

Chronologie zahlreicher Maßnahmen

Der ZDK unterstützt die Betriebe

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

25. März 2020: In einem Brief an Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier bittet ZDK-Präsident Jürgen Karpinski darum, Ergänzungen am Hilfspaket der Bundesregierung vorzunehmen, damit den betroffenen Autohäusern und Kfz-Betrieben schnell und unbürokratisch geholfen werden kann. Dazu gehört insbesondere, dass die KfW 100 Prozent des Ausfallrisikos von Krediten für mittelständische Unternehmen übernimmt. Mit Erfolg.

27. März 2020: Große Probleme bereiten dem Automobilhandel die vielen geschlossenen oder nur eingeschränkt arbeitenden Kfz-Zulassungsstellen. ZDK-Präsident Jürgen Karpinski bittet die Bundesminister Scheuer und Altmaier sowie Kanzleramtsminister Braun brieflich um Unterstützung. Kreative Lösungen seien gefragt, um das gebündelte Abwickeln von Zulassungen durch die Autohändler zu ermöglichen.

März

26. März 2020: In einer Presseerklärung bekräftigt ZDK-Präsident Jürgen Karpinski die Forderung des Kraftfahrzeuggewerbes, das Kurzarbeitergeld zu erhöhen. Statt 60 bzw. 67 Prozent des pauschalierten Netto-Entgelts sollte die Richtschnur bei 80 bzw. 87 Prozent liegen. Mit Erfolg.

30. März 2020: In einer gemeinsamen Presseerklärung setzen sich ZDK, VDA und VDIK erneut dafür ein, die Neuzulassung von Fahrzeugen rasch bundesweit zu ermöglichen.

Digitalisierung der Prozesse zu optimieren und die Kunden online noch besser abzuholen. Was die Krise aber auch gezeigt hat: Der mit Abstand größte Anteil am Neuwagen-geschäft findet nach wie vor im Autohaus statt. Wenn dort wochenlang nichts geht, wirkt sich das sofort deutlich negativ auf das Geschäft aus, zumal gerade das Frühjahrs-geschäft den entscheidenden Umsatz und Ertrag für den Handel generiert.

Herr Hülsdonk, die Kfz-Werkstätten blieben in der Lockdown-Zeit geöffnet, aber auch dort gab es Auslastungsprobleme und Umsatzrückgänge. Woran lag das?

Wilhelm Hülsdonk: Wir alle waren in der strengen Lockdown-Phase ja angehalten, nur die notwendigsten Dinge außerhalb der eigenen vier Wände zu erledigen. Viele Menschen haben daher zunächst nicht notwendige Werkstatt-Aufträge storniert oder verschoben. So ging die

Quote der durchschnittlichen Werkstattauslastung im März um 10 Prozentpunkte auf 72 Prozent und im April sogar um 18 Prozentpunkte auf 69 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück. Es ist davon auszugehen, dass sich das Werkstattgeschäft bis zum Jahresende erholen wird. Das Vorjahresniveau können wir aber nicht mehr erreichen.

Herr Peckruhn, die nochmal erhöhte Kaufprämie für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bringt zwei Probleme: hoher Nachfragestau und Abwertung von bereits zugelassenen E-Fahrzeugen. Was muss geschehen, um den Knoten zu lösen?

Thomas Peckruhn: Vom Lockdown waren ja ebenso die Fabriken der Hersteller betroffen und konnten nicht produzieren. Daher fehlt es auch an E-Fahrzeugen, um das durch den zusätzlich Kaufanreiz gesteigerte Interesse der Kunden zu befriedigen. Aus unserer Sicht hätte

es dieser Innovationsprämie nicht bedurft. Denn bereits durch die ab Mitte Februar 2020 wirksame Erhöhung der Umweltprämie wurde ein Nachfrageschub ausgelöst, der dazu geführt hat, dass mancher Händler insbesondere bei E-Fahrzeugen schon jetzt für 2021 ausverkauft ist. Das Problem der Abwertung von Bestandsfahrzeugen, die zwischen dem 4. November 2019 und dem 3. Juni 2020 auf ein Autohaus zugelassen wurden, haben wir beim Bundeswirtschaftsminister Altmaier adressiert. Auch diese E-Fahrzeuge müssen die erhöhte Prämie bekommen, die Förderrichtlinie muss angepasst werden.

Herr Karpinski, in diesem Sommer tauchten das Thema eingeschränkte Fahrverbote für Motorräder und der Sommerloch-Klassiker Tempolimit auf Autobahnen in der öffentlichen Debatte auf. Droht die Freiheit der individuellen Mobilität Schaden zu nehmen?

8. April 2020: Der stationäre Verkauf von Automobilen an Endkunden sollte schnellstmöglich wieder erlaubt werden. Diesen Vorschlag unterbreiten die automobilen Spitzenverbände ZDK, VDA, VDIK sowie die IG Metall in einem gemeinsamen Brief an Bundeskanzlerin Angela Merkel. Mit Erfolg.

20. Mai 2020: Der Fabrikatshandel sitzt auf Fahrzeugbeständen in Höhe von rund 15 Milliarden Euro. Vor diesem Hintergrund fordert ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn ein Ende der Hängepartie um die Kaufprämie, die Neufahrzeuge und junge Gebrauchte mit umweltfreundlichen Verbrennungsmotoren der aktuellsten Schadstoffnormen einbeziehen müsse.

April

Mai

21. April 2020: In der Debatte um staatliche Anreize für den Kauf von Automobilen mahnt ZDK-Präsident Jürgen Karpinski zügiges Handeln an. In einer Pressemeldung erinnert er an die Hängepartie bis zur versprochenen Erhöhung der Umweltprämie für Elektrofahrzeuge.

Jürgen Karpinski: Ja, genau diese Gefahr sehe ich. In der öffentlichen Debatte werden immer häufiger Forderungen laut, die Nutzung von Kraftfahrzeugen zu reglementieren und Verboten zu unterwerfen. Wir sollten es nicht zulassen, dass die Freiheit des Menschen, seine individuelle Mobilität selbst zu gestalten, Schritt für Schritt eingeschränkt wird. Für mich ist das ein gefährlicher Weg, der ins Abseits führt. Wer mit seinem Motorrad die geltenden technischen Vorschriften und Verkehrsregeln einhält, sollte auch weiterhin freie Fahrt genießen können. Und die immer wiederkehrende Debatte über ein Tempolimit auf Autobahnen ist rein ideologisch getrieben. Denn alle Fakten sprechen dagegen.

Herr Peckruhn, auch weit nach dem Ende des Lockdown gibt es immer noch Probleme in vielen Kfz-Zulassungsstellen, vor allem in Ballungszentren. Woran liegt das?

Thomas Peckruhn: Wir bekommen immer noch viele Rückmeldungen vor allem aus Ballungsgebieten, wie Berlin, Frankfurt am Main, Köln und anderen Städten, wo es zum Teil mehrere Wochen dauert, bis ein Fahrzeug zugelassen wird. Das ist aus Sicht des Automobilhandels nicht akzeptabel. Trotz zahlreicher Vorstöße Richtung Bundespolitik, aber auch Richtung Landkreistag und Städtetag und nicht zuletzt der Innungen vor Ort bekommen manche Kommunen das Problem aus verschiedenen Gründen nicht in den Griff. Diese Erfahrung zeigt uns ganz klar: Wir brauchen jetzt sehr schnell die Online-Zulassung im Autohaus. Technisch dürfte das kein Problem sein, es gibt jedoch noch rechtliche Fragen zu klären. Da bleiben wir am Ball.

Herr Hülsdonk, anderes Thema: Alle amtlichen Werkstattuntersuchungen und -prüfungen im Kraftfahrzeuggewerbe sollen zukünftig unter

der Marke AÜK zusammengefasst werden. Was hat es damit auf sich?

Wilhelm Hülsdonk: AÜK steht für „Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe“. Basis dafür ist ein Qualitätsmanagementsystem, das der Bundesinnungsverband des Kfz-Handwerks derzeit aufbaut. Zurzeit läuft die Akkreditierung dieses Systems durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS). Sobald die Ampel auf Grün steht, geht es los. Wenn alle Betriebe mitmachen, schaffen wir es, eine bundesweite Marke zu etablieren. Wie „Tempo“ für Taschentücher soll AÜK dann für amtliche Untersuchungen und Überprüfungen in Kfz-Werkstätten stehen. Mit der Marke AÜK geben wir den Betrieben ein klares Zeichen an die Hand, mit dem sie die Qualität ihrer Leistungen signalisieren. Auf der Webseite auek.de finden anerkannte Kfz-Werkstätten wichtige Informationen zu AÜK sowie ein Formblatt, mit dem sie dem System direkt beitreten können.

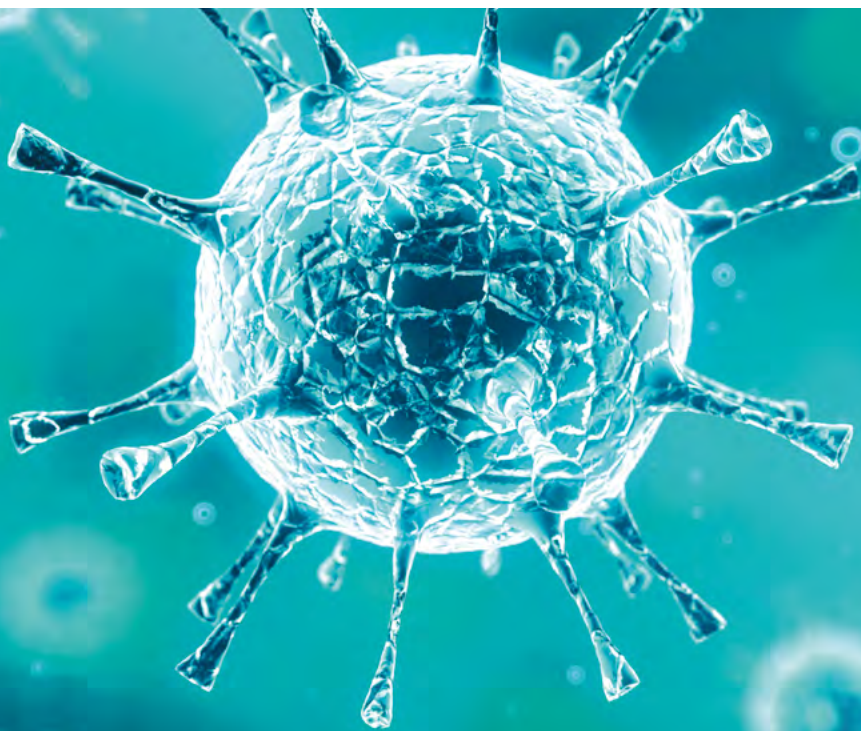
4. Juni 2020: Mit Unverständnis und Enttäuschung reagiert ZDK-Präsident Jürgen Karpinski auf das von der Großen Koalition verkündete Konjunkturpaket. Darin beschränken sich Verkaufsanreize auf die ohnehin schon subventionierten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Die auf sechs Monate befristete allgemeine Mehrwertsteuerabsenkung von 19 auf 16 Prozent könne die auch vom ZDK geforderte Kaufprämie für saubere Verbrenner nicht annähernd kompensieren.

23. Juli 2020: In einem Brief an Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier drängt ZDK-Präsident Jürgen Karpinski darauf, die Förderrichtlinie für E-Fahrzeuge anzupassen. Demnach sollte auch für Neufahrzeuge, die nach dem 4. November 2019 und bis zum 3. Juni 2020 auf ein Autohaus zugelassen worden sind, nachträglich die erhöhte Innovationsprämie beantragt werden können. Außerdem soll der in der Förderrichtlinie festgelegte Mindestnachlass von 20 Prozent zuzüglich des Herstelleranteils bei der Förderung eines jungen Gebrauchtfahrzeugs wegfallen.

Juni

Juli

4. Juli 2020: Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen ist im ersten Halbjahr 2020 um 34,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingebrochen. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben erzielen hingegen hohe Zuwachsraten. Das nimmt ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn zum Anlass, auf die unnötige weitere Subventionierung dieser Antriebsarten durch das Konjunkturpaket hinzuweisen.



Wirtschaftliche Lage in Deutschland Corona-Krise bringt Konjunkturreinbruch

Die Corona-Krise hat die deutsche Wirtschaft in die tiefste Rezession der letzten Jahrzehnte katapultiert. Mittlerweile sind die Neuinfektionszahlen gesunken und die Kontaktbeschränkungen gelockert. Vom weiteren Verlauf der Pandemie hängt ab, mit welcher Geschwindigkeit die Nachfrage nach Waren und Dienstleistungen wieder zulegt.

Private Einkommen sind noch immer durch Kurzarbeit oder Stellenabbau aufgrund von Kapazitätsanpassungen oder Unternehmensinsolvenzen belastet. Daraus folgt eine Konsumzurückhaltung. Zum anderen leiden die Unternehmen unter Umsatz- und Liquiditätseinbußen. Zwar will die Bundesregierung dieses Problem mit Liquiditätshilfen, Kreditgarantien und Beteili-

gungen lösen, aber es ist fraglich, ob die Hilfen ausreichen, um Unternehmensinsolvenzen zu vermeiden.

Konjunkturprogramm soll helfen

Der ZDK geht davon aus, dass auch Autohäuser und Kfz-Werkstätten Insolvenz anmelden müssen. Angesichts der angespannten Liquiditäts-

und Finanzierungssituation werden sich Unternehmen bei Investitionen zurückhalten. Um die Nachfrage zu stimulieren, hat die Bundesregierung das Konjunkturpaket 2020 aufgesetzt.

Wirtschaft schrumpft drastisch

Das Ifo-Institut geht in seiner Konjunkturprognose vom Sommer 2020

davon aus, dass das Bruttoinlandsprodukt im zweiten Quartal noch einmal um 11,9 Prozent schrumpft – nach einem Rückgang von 2,2 Prozent im ersten Quartal. Es stellt weiter fest: „Bedingt durch die niedrige Produktion (...) während des Shutdown fallen die Zuwachsraten mit 6,9% und 3,8% im dritten und vierten Quartal kräftig aus.“ Insgesamt soll die Wirtschaftsleistung voraussichtlich um 6,7 Prozent niedriger sein als 2019. Die Auslastung der gesamtwirtschaftlichen Kapazitäten dürfte um 6,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr

auf ein Rekordtief 2020 sinken. Im kommenden Jahr soll sich die Erholung fortsetzen, das Bruttoinlandsprodukt dürfte im Jahresdurchschnitt um 6,4 Prozent wachsen. Das Vorkrisenniveau werde allerdings erst zum Jahreswechsel 2021/22 erreicht. Die deutsche Wirtschaft ist also auch im kommenden Jahr nicht ausgelastet. Der ZDK rechnet damit, dass Autohäuser und Kfz-Werkstätten unter ihren Kapazitäten bleiben, weil Fahrzeuganschaffungen verzögert und nicht notwendige Reparaturen verschoben werden.

Kurzarbeit mindert Arbeitslosigkeit

Die Zahl der Erwerbstätigen liegt im Jahresdurchschnitt 2020 laut Ifo-Institut um etwa 450 000 unter dem Vorjahreswert. Damit steigt die Zahl der Arbeitslosen um durchschnittlich etwa 430 000 auf 2,7 Millionen. Ein Großteil des wirtschaftlichen Einbruchs dürfte jedoch über die Kurzarbeit abgefedert werden. Zu diesem Instrument greifen und griffen nach Informationen des ZDK auch viele Autohäuser und Kfz-Werkstätten. Für das kommende Jahr prognostiziert das Ifo-Institut einen Anstieg der Erwerbstätigen um etwa 150 000 und einen Rückgang der Arbeitslosen auf unter 2,6 Millionen sowie einen spürbaren Rückgang der Kurzarbeit. Für Kfz-Unternehmen geht der ZDK von einer ähnlichen Entwicklung aus.

Konsum erholt sich erst 2021

Die privaten Konsumausgaben werden im Jahresdurchschnitt 2020 laut Ifo zunächst um 6,4 Prozent schrumpfen, bevor sie im kommenden Jahr wieder um voraussichtlich 5,1 Prozent steigen. Ende 2021 ist dann allerdings das Vorkrisenniveau noch nicht wieder vollständig erreicht.

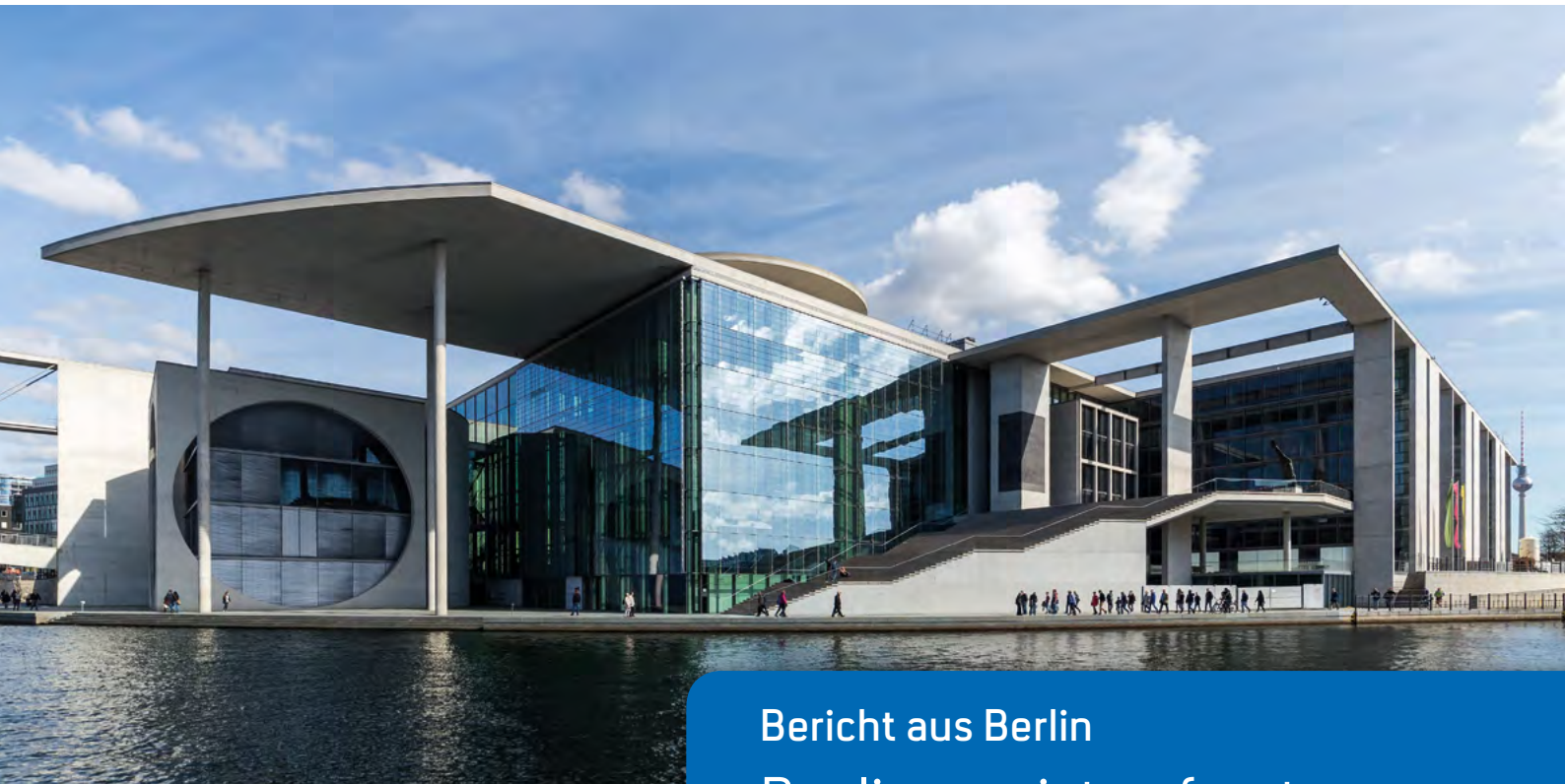
Unternehmensinvestitionen

Unternehmensinvestitionen, hauptsächlich im Bereich Maschinen, Geräte und Fahrzeuge, brechen in diesem Jahr voraussichtlich um 10,8 Prozent im Vergleich zu 2019 ein. Dies bedeutet, dass auch weniger Pkw und Lkw abgesetzt werden können. Der Anstieg an Unternehmensinvestitionen soll laut Ifo 2021 bei voraussichtlich 8,8 Prozent liegen.



Hülsdonk bleibt im geschäftsführenden ZDH-Präsidium

Bundesinnungsmeister Wilhelm Hülsdonk wurde bei der Vollversammlung des Zentralverbands des Deutschen Handwerks (ZDH) am 13.12.2019 bis Ende 2022 in das fünfköpfige Spitzengremium wiedergewählt. Nach der Wahl betonte Hülsdonk, wie wichtig der ZDH bei der Durchsetzung der politischen Interessen der mittelständischen Kfz-Betriebe sei. Er werde alles dafür tun, den Positionen des Kraftfahrzeuggewerbes in den ZDH-Gremien sowie im politischen Berlin weiterhin Gewicht und Stimme zu geben. Seit 2005 gehört Hülsdonk der ZDH-Vollversammlung an. Seit 2007 vertritt er die Interessen des Kraftfahrzeuggewerbes im ZDH-Präsidium und seit 2016 auch im geschäftsführenden ZDH-Präsidium. Dem ZDK-Vorstand gehört Hülsdonk seit 1999 an. Seit 2005 ist er Bundesinnungsmeister und ZDK-Vizepräsident. Mit im Bild: Die PLW-Bundessieger 2019 Franz Träger und Christian Schneider (v.l.)



Bericht aus Berlin Realismus ist gefragt

Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch. Das zumindest ist die Botschaft, die Politik und Teile der Wirtschaft verkünden. Die Lösung für klimafreundlichen Verkehr liegt in der Vielfalt alternativer Technologien, meint das Kfz-Gewerbe.

Zehn Millionen Autos mit batterieelektrischem Antrieb sollen 2030 auf Deutschlands Straßen unterwegs sein, dafür wurde die Kaufprämie um 50 Prozent angehoben. Für den nötigen Strom sollen eine Million Ladepunkte sorgen. Es ist, so liest sich der Maßnahmenkatalog, nur noch eine Frage der Zeit, bis die Deutschen alle mit Batterieautos fahren. Fachleute sehen dagegen eine andere Entwicklung: Eine Vielfalt von alternativen Technologien ist eher die Lösung für klimafreundlichen Verkehr. Das ist auch die Botschaft, die der ZDK in Berlin und anderswo ver-

tritt. Langfristig setzen Experten vor allem auf den Wasserstoff.

Klimaschutzprogramm 2030 in der Diskussion

Beherrscht hat das Jahr 2019 vor allem die Diskussion um das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung. Die Umsetzung des Paketes führte sogar zur Einberufung des Vermittlungsausschusses im Bundesrat. Die Länder verlangten Nachbesserung auch in Form einer Preiserhöhung für den Ausstoß von CO₂. Gemeinsam mit dem Zentralverband

des Deutschen Handwerks (ZDH) hat der ZDK in Berlin für mehr Vernunft beim Entwurf zukünftiger Steuern und Abgaben geworben.

Alternative Kraftstoffe

Anstatt einer völligen Umstellung der Antriebsart kann es sinnvoll sein, zuerst den genutzten Kraftstoff zu überdenken. Damit beschäftigte sich der 12. Berliner Automobil-dialog unter dem Titel „Kraftstoffe neu denken“. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD, Arno Klare, und die stellvertretende Vorsitzende des

Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Daniela Kluckert, FDP, offenbarten unterschiedliche Sichtweisen auf die zukünftige Mobilität. Während die Bundesregierung auf E-Mobilität setzt, fordert die FDP, die Potentiale von alternativen Kraftstoffen beim Flottenverbrauch anzurechnen. Auch Jürgen Hasler vom BDI verlangte, die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe voranzutreiben. Die Klimaziele bis zum Jahr 2030 seien nur durch einen Antriebsmix zu erreichen. Laut Christoph Bender vom Gesamtverband Mineralölwirtschaft stehe mit dem Tankstellennetz bereits eine funktionierende Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bereit. Oliver Gutt von Hyundai Deutschland betonte, neben der Antriebstechnik seien auch andere Entwicklungen wichtig, etwa die eines 48-Volt-Bordnetzes.

Nationale Wasserstoffstrategie verabschiedet

Der ZDK hat sich in Gremien wie dem Deutschen Verkehrsforum für mehr Aufmerksamkeit zugunsten alternativer Kraftstoffe eingesetzt. Aufgrund der Bemühungen auch anderer Verbände wurde die Nationale Wasserstoffstrategie im Juni 2020 verabschiedet. Sie ebnet den Weg

Gespräch über die Herausforderungen in der Branche mit Olaf Mußhoff, Direktor der Auto-mechanika, Carsten Müller MdB und Alex Jan Erdmann vom ZDK-Hauptstadt-büro (v.l.).



für 38 Maßnahmen zu Entwicklung und Export von Wasserstofftechnologien.

„Hängepartie Elektromobilität“

Obwohl die Elektromobilität nach wie vor als Lösung der Mobilitätsfrage gilt, werden hilfreiche Maßnahmen nur zögerlich beschlossen. Lange diskutiert wurde über die verringerte Besteuerung von Hybrid- oder Elektrodienstwagen. Auch die höhere Kaufprämie für E-Fahrzeuge geriet zur Hängepartie. Das Recht auf Errichtung einer Ladestation an der privaten Miet- oder Eigentumswohnung kam im März 2020. Zahlreiche praktische Probleme beim Bau der Ladesäulen bleiben bestehen. Laut „Masterplan Ladeinfrastruktur“ fließen drei Milliarden Euro in Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw mit „CO₂-freien Antrieben“. Eine nationale Leitstelle soll alle Aktivitäten überwachen und koordinieren. Der

ZDK wird sich für die Mitarbeit in der nationalen Leitstelle bewerben.

Mobilität der Zukunft

Warum unsere Mobilität ohne eigene vier Räder nicht möglich, nicht ökologischer und nicht bezahlbar wäre – diese These stellte der Politiker Oswald Metzger beim 13. Berliner Automobildialog des ZDK vor: Metzger kritisierte die starke Förderung der Elektromobilität und die Vernachlässigung anderer Alternativen. Auch die Bahn könne nicht alle Verkehrs- und Klimaprobleme in Deutschland lösen. Dass die Bevölkerung auf individuelle Verkehrsmittel angewiesen ist, liege an der Siedlungsstruktur und an der Industriegesellschaft, die ein hohes Maß an eigenständiger Mobilität erfordere, so Metzger.

Zugang zu Fahrzeugdaten

Die Frage nach dem Datenzugang ist national wie auch europäisch von entscheidender Bedeutung für die Zukunft des Kfz-Gewerbes. Deshalb fordert der ZDK den ungehinderten Zugang zu Fahrzeugdaten. Gemeinsam mit der Abteilung Technik wird das ZDK-Hauptstadtbüro seine Forderung nach einem freien und interoperablen Datenzugang 2020 weiter verstärken.



Arbeitsgruppe Handwerk: Dr. Christoph Konrad (rechts) diskutierte mit Vertretern der FDP-Bundestagsfraktion über die Themen Diesel und Digitalisierung.



Wirtschaftliche Lage im Kfz-Gewerbe Zulassungszahlen sinken

Alle drei Geschäftsbereiche (Neuwagen, Gebrauchte, Service) der Autohäuser und Werkstätten sind in diesem Jahr rückläufig. Für 2020 prognostiziert der ZDK 2,8 Millionen Pkw-Neuzulassungen.

Corona-bedingt brach der Autokauf im April und Mai 2020 ein – um die Hälfte der privaten Neuzulassungen. Für die zweite Jahreshälfte ist mit einer Erholung durch Nachholkäufe und die gesenkte Mehrwertsteuer zu rechnen. Die Verdopplung des Bundesanteils zum Umweltbonus für Elektro-

fahrzeuge sowie gezielte Absatzprogramme der Hersteller und Importeure tragen ebenfalls dazu bei. Dennoch werden die privaten Neuzulassungen mit 953 000 unter den Vorjahren bleiben. Kunden stellen ihre Kaufentscheidungen wegen Kurzarbeit und Beschäftigungsabbau zurück.

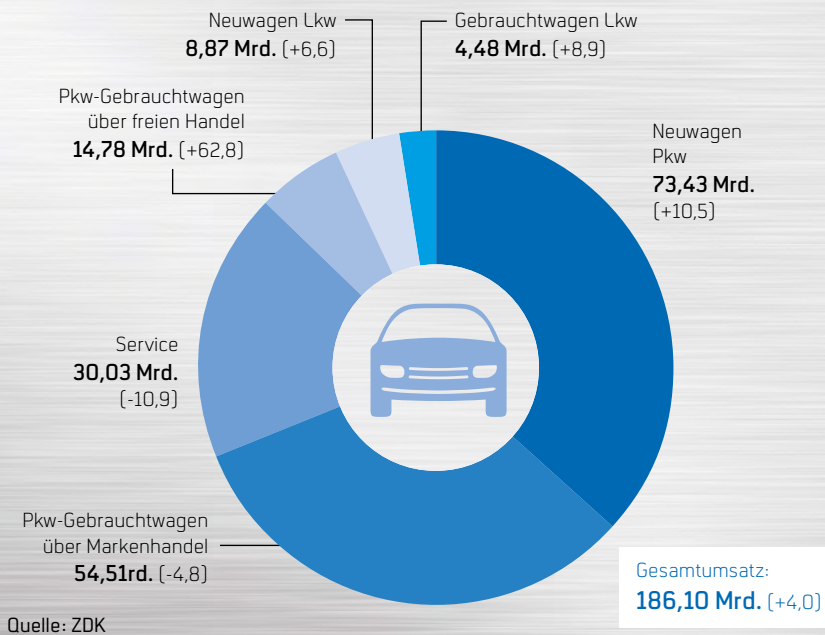
Die Flottenzulassungen werden 2020 zwar zurückgehen, aber mit prognostizierten 770 000 keinen für die Krise unverhältnismäßigen Einbruch erleben. Die Hoffnung auf eine Erholung der Wirtschaft, die Zusagen der Arbeitgeber, ein Dienstfahrzeug zur Verfügung zu stellen und die Hersteller- und Importeursprogramme zur Absatzförderung federn den Rückgang ab. Die Zulassungen bei den Fahrzeugherstellern, vor allem aber im Fahrzeughandel, werden sich auf 836 000 summieren. Um die Verkaufsziele zu erreichen, wird dem Handel oft nichts anderes übrig bleiben, als die Fahrzeuge auf sich zuzulassen und dann als junge Gebrauchtwagen zu vertreiben. Um Strafzahlungen aufgrund der CO₂-



Die ZDK-Präsidiumsmitglieder waren begehrte Interviewpartner zu den Themen Kaufprämie und Mehrwertsteuer-senkung. Bildquelle: MDR aktuell

Umsatz Kfz-Gewerbe 2019

Angaben in Euro (Veränderungen zu 2018 in Prozent)



Besitzumschreibungen

Kurzarbeit, Beschäftigungsabbau und die Unsicherheit über die weitere Entwicklung der Corona-Pandemie und ihre wirtschaftlichen Konsequenzen beeinträchtigen den privaten Konsum. Der ZDK geht deshalb von rund 6,6 Millionen Pkw-Besitzumschreibungen aus.

Werkstattauslastung

Der ZDK rechnet damit, dass Kunden wieder verstärkt Wartungen und Reparaturen nachfragen werden, wenn auch nicht auf Vorkrisenniveau. Für das Gesamtjahr 2020 prognostiziert der Verband eine Werkstattauslastung von 79 Prozent.

Grenzwerte zu vermeiden, werden auch Hersteller und Importeure vermehrt Elektrofahrzeuge auf sich zulassen. Durch den Rückgang der

Dienstreisen werden die Neuzulassungen der Autovermieter nun erstmals auf 267 000 Pkw zurückgehen.



Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe

Dr. Hermann Frohnhaus Sprecher der Geschäftsführung

Es scheint auf den ersten Blick paradox: Das Coronavirus hält uns seit Monaten auf Distanz. Um die schwierige Lage zu meistern, sind wir aber darauf angewiesen, enger zusammenzurücken. Gute Partnerschaft ist ein wichtiger Schlüssel zu nachhaltigem Erfolg.

Bei der BDK unterstützen wir die Betriebe des Kraftfahrzeuggewerbes in diesen außergewöhnlichen Zeiten auf vielfältige Weise: Mit Maßnahmen, die ihre Liquidität schonen. Mit Finanzdienstleistungen zu attraktiven Konditionen, um ihrem Fahrzeugabsatz Schub zu

geben. Und mit digitalen Lösungen, die sie fit für die Zukunft machen. Eine Zukunft, die heute schon begonnen hat. So haben wir unseren Handelspartnern auch während des Lockdown über unsere Gebrauchtwagen-Plattform JuhuAuto direkt attraktive Leads zugespielt.

Die enge Verbindung zum ZDK ist der Garant dafür, dass wir bei allem, was wir tun, immer das Interesse der Betriebe in den Mittelpunkt stellen. Und diesen Kurs auch in Zukunft konsequent fahren.



Entwicklung in Kfz-Unternehmen Elektromobilität in aller Munde

Hersteller und Politik wollen Elektro-Fahrzeuge mit Druck auf die Straße bringen. Reichweitenfragen, mangelnde Ladeinfrastruktur und Umweltthemen, insbesondere bei der Herstellung der Batterien, lassen Autofahrer aber noch zögern. Veränderungen für den Handel stehen vor allem bei den Vergütungssystemen und im Wettbewerbsrecht an.

Finanzielle Anreize für die Elektromobilität ließen zunächst auf sich warten. Der angekündigte Umweltbonus führte bis zu seiner rückwirkenden Erhöhung Anfang 2020 zu einer Kaufzurückhaltung bei den Kunden. Als Klarheit über die Rahmenbedingungen herrschte und

die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen anstieg, kam die Coronakrise und stoppte die positive Entwicklung. Um insbesondere den Verkauf von Elektrofahrzeugen anzukurbeln, wurde mit dem Konjunkturpaket der Bundesregierung im Juni 2020 beschlossen, den Bundesan-

teil am Umweltbonus zu verdoppeln. Dieser Entscheidung ging erneut Kaufzurückhaltung voraus, da die Ausgestaltung einer Konjunkturrückzahlung für die Automobilbranche lange im Unklaren blieb. In dieser Phase hat sich der ZDK mehrfach für eine rasche Entscheidung ein-

gesetzt und auch seine Forderung nach vollständiger Technologieoffenheit bei Antrieben und Kraftstoffen bekräftigt. Weiterhin hat sich der ZDK um eine Klarstellung der Regelungen zum Umweltbonus bemüht.

Aufbau von Ladeinfrastruktur

Neben der Förderung von Elektrofahrzeugen spielt die Errichtung der Ladeinfrastruktur eine entscheidende Rolle für den Ausbau der Elektromobilität. Die Bundesregierung stellt hier im Rahmen mehrerer Förderaufrufe Gelder zur Verfügung. Allerdings konnten bisher nur wenige Kfz-Betriebe davon profitieren, da die Voraussetzungen nicht die Realität des Gewerbes widerspiegeln. Aus diesem Grund setzt sich der

„Langfristig ist Geld für die Ausrüstung von Tankstellen mit Wasserstoffsäulen wesentlich sinnvoller angelegt.“

Jürgen Karpinski

ZDK weiter für eine praxisgerechte Unterstützung der Kfz-Betriebe ein.

Nutzfahrzeuge

Im Fernverkehr wird man noch lange auf den Verbrennungsmotor als wichtige Antriebsart zurückgreifen müssen. Nicht nur, dass die Akkus für einen 40-Tonner sehr teuer sind, sie würden durch ihr Eigengewicht von gut zehn Tonnen auch wertvolle Zuladungskapazität einschränken.

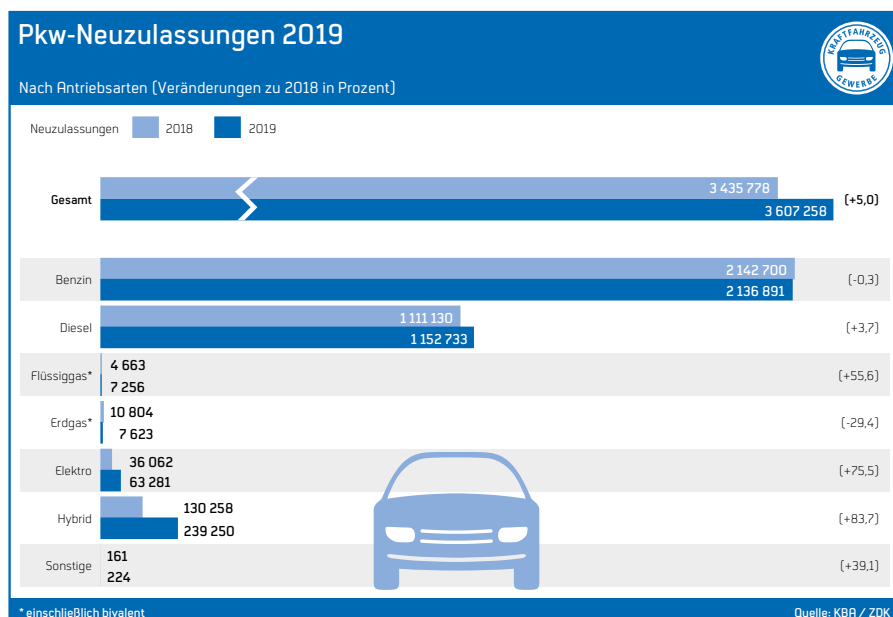
LNG ist eine Alternative, insbesondere für schwere Lkw, und kann zu einer schnellen und spürbaren Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen beitragen. Zudem wurde beschlossen, die Mautbefreiung für mit Flüssiggas (LNG) und Erdgas (CNG) betriebene Lkw bis Ende 2023 zu verlängern. Es gibt jedoch nur wenige öffentliche

78 Prozent der Unternehmen ist bewusst, dass neue oder erweiterte Geschäftsmodelle überlebenswichtig sind.

LNG-Tankstellen in Deutschland, wenngleich der Ausbau voranschreitet. Beim urbanen Personen- und Güterverkehr könnte der elektrische Antrieb wesentlich schneller eine attraktive Alternative zum Verbrennungsmotor sein. Mit verschiedenen Flottenaustauschprogrammen, die im Konjunkturpaket 2020 angekündigt wurden, wird die Bundesregierung nun Anreize schaffen, um in Nutzfahrzeuge der neuesten Abgasstufe oder in alternative Antriebe zu investieren. Der ZDK bewertet diese Programme positiv, da sie eine erhöhte Nachfrage und somit einen zusätzlichen Absatz von Nutzfahrzeugen ermöglichen. Damit helfen sie schließlich den von der Coronakrise gebeutelten Nutzfahrzeughändlern.

Digitalisierung schreitet voran

Der Automobilhandel und das Werkstattgeschäft werden digitaler. Prozesse können durch digitale Helfer unterstützt oder sogar komplett digitalisiert werden. Auf der Suche nach geeigneten Tools hilft die Digitalisierungsplattform DISERVA, ein Gemeinschaftsprojekt des ZDK und Steinaecker Consulting. Kfz-Betriebe erhalten einen Überblick von Portalen zur Fahrzeugvermarktung über Plug-ins für die eigene Website



bis hin zu umfassenden Kommunikationslösungen.

Die Nutzung von DISERVA und der angebotene Digital-Check sind kostenfrei. Der einzelne Kfz-Betrieb bekommt mit seinem persönlichen DISERVA-Index auch einen Vergleich mit der Referenzgruppe. Zusätzlich erhält der Betrieb Anregungen für eigene digitale Aktivitäten.

Digitalisierungsumfrage

Der ZDK hat mit Steinaecker Consulting im letzten Jahr 861 Kfz-Betriebe befragt, wie sie zum Thema Digitalisierung stehen. Welche Strategien verfolgen sie und welche Prozesse und Unternehmensbereiche sind schon digital?

Wichtigstes Ergebnis: Nur zwölf Prozent der Betriebe verfügen über eine digitale Strategie. Zwar ist 78 Prozent bewusst, dass neue oder erweiterte Geschäftsmodelle wichtig oder sogar überlebenswichtig sind, allerdings haben sich erst 20 Prozent mit diesem Thema auseinandergesetzt. Was bereits häufig genutzt wird, sind Fahrzeugportale: Für den Vertrieb werden von zwei Dritteln der Befragten Gebrauchtwagenportale genutzt,

Nur zwölf Prozent der Betriebe verfügen über eine Strategie für digitale Herausforderungen.

Neuwagenportale nutzt ein Drittel. Bei Social Media ist Facebook mit 65 Prozent am weitesten verbreitet, Instagram mit 26 Prozent. Ein Drittel nutzt Social Media in der Kundenkommunikation überhaupt nicht.

Vergütungssysteme

Zum Thema Vergütungssysteme hat die AG Konnektivität des ZDK ein Positionspapier verfasst und einen Podcast bei Spotify und anderen Portalen veröffentlicht. Vergütungssysteme im Kfz-Handel sind auf der Basis entwickelt worden, dass der Händler im Privatkundengeschäft alleiniger oder überwiegender Vertriebspartner der Hersteller ist. Nun generieren Hersteller über das Internet oder über Mobilitätspakete auch Um-



Nürnbberger Allgemeine Versicherungs-AG

Peter Meier
Sprecher des Vorstandes

NÜRNBERGER und Kfz-Gewerbe: Partner seit rund 50 Jahren

Seit rund 50 Jahren sind wir Ihr zuverlässiger Partner im Kfz-Gewerbe: Als berufsständischer Versicherer kennen wir Ihre Branche ganz genau und richten unsere Services und Angebote an Ihren Bedürfnissen aus. Ihr entscheidender Vorteil: Einfach mehr Werkstattgeschäft. Denn wir bringen im Schadenfall die Fahrzeuge in Ihr Autohaus zurück, für die Sie unsere Kfz-Versicherung vermittelt haben. Mit der NÜRNBERGER Servicepartner SchadenGarantie sichern wir Ihnen das vertraglich zu. Je mehr Versicherungen Sie also verkaufen,

desto größer ist die Auslastung in Ihrer Werkstatt.

Neu ab 1. Oktober: NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienst (NAU)

Die NÜRNBERGER Versicherung gründet zum 1. Oktober 2020 die NÜRNBERGER AutoMobil Versicherungsdienst GmbH – eine 100-prozentige Tochter der NÜRNBERGER. Alle Vorteile der Zusammenarbeit bleiben Ihnen erhalten – und Sie profitieren zusätzlich von weiteren Highlights. Denn als Mehrfachagentur bietet die NAU Ihnen und Ihren Kunden eine umfassende Beratung für alle Lebenslagen.

satz aus Direktgeschäften. Diese Umsätze, die im Autohaus dringend zur Kostendeckung und zur Amortisation der vom Hersteller geforderten Investitionen benötigt werden, fehlen dem Handel in Zukunft.

Pauschale Vergütung gefordert

Ein Vergütungssystem muss einfach, kalkulierbar und nachvollziehbar sein, so die Forderung des ZDK. Außerdem muss es die Kosten decken und die Realisierung eines Gewinns ermöglichen. Diese Anforderungen kann eine aktivitätsbezogene Vergütung, wie sie von den Herstellern ange-dacht ist, allein nicht erfüllen. Händler müssen für die dauerhafte Bereitstellung ihrer Dienstleistungen auch einen konstanten Ausgleich erhalten.

Neues Wettbewerbsrecht in Arbeit

Die EU-Gruppenfreistellungsverordnungen stellen die wettbewerbsrechtliche Grundlage für die Vertriebs- und Serviceverträge in der Automobilbranche dar. Allerdings laufen die Vertikal-GVO 2022 und die Kfz-GVO 2023 aus. Bereits Ende 2018 hat die EU-Kommission mit der Abwägung begonnen, ob und wie eine Fortführung sinnvoll ist. Die Vertikal-GVO bildet den wettbewerbsrechtlichen Rahmen für den Vertrieb. Die EU-Kommission hat im Frühjahr 2019 allen interessierten Parteien die Möglichkeit gegeben, Stellung zu nehmen, ob die Verordnung sich bewährt hat, ob sie erneuert werden soll – und wenn ja, mit welchem Inhalt. Auch der ZDK hat darauf geantwortet.



„Ein Vergütungssystem muss einfach, kalkulierbar und nachvollziehbar sein.“

Thomas Peckruhn

Interessenvertretung in Europa

Bei derartigen Evaluierungsprozessen ist es entscheidend, dass europäische Bündnisse

ihre Stellungnahmen abgeben und Präsenz in Brüssel zeigen. Deshalb wurde Anfang April 2019 die „Alliance of European Car Dealers and Repairers“ (AECDR) gegründet. Die Allianz von Automobilhandelsverbänden unter der Federführung des ZDK hat eine gemeinsame Stellungnahme zur Vertikal-GVO abgegeben.

Fortführung der Vertikal-GVO

Die AECDR spricht sich eindeutig für eine neue Vertikal-GVO inklusive ergänzender Leitlinien aus. Die Allianz hat darauf hingewiesen, dass sich das Wettbewerbsumfeld, allein schon aufgrund der Digitalisierung und Konnektivität der Fahrzeuge, erheblich verändert. Es kommen neue Anbieter auf den Markt, die sich nur auf bestimmte Teilbereiche fokussieren und keine mit dem Handel vergleichbaren Investitionen leis-

ten. Automobilhersteller nutzen ihre Stellung, um auf die Kundendaten des Handels und die Kundendaten der vernetzten Fahrzeuge zurückzugreifen. Sie nutzen diesen Datenpool, um Produkte und digitale Dienstleistungen an Endkunden zu vertreiben – und das möglicherweise am Handel vorbei. Damit treten Automobilhersteller als direkte Wettbewerber zu ihren Händlern auf, die sie zu Investitionen in Infrastruktur wie Autohäuser, geschultes Personal, Vorführwagen etc. verpflichten. Damit entstehen Wettbewerbsnachteile für die Händler, die ausgeglichen werden müssen. Am 23. Oktober 2019 trafen sich in Brüssel Vertreter der AECDR mit dem zuständigen Team der GD Wettbewerb der EU-Kommission. Ergebnis der Diskussion war eine Online-Umfrage unter den Autohändlern in Europa, die Anfang dieses Jahres durchgeführt wurde. Damit wurden Zahlen und Fakten zur Hersteller-/Händler-Beziehung gesammelt. Die Ergebnisse wurden der Generaldirektion Wettbewerb Ende Februar 2020 präsentiert. Sie finden sich auch auf der eigenen Website zur Vertikal-GVO der EU-Kommission.

Die Verbindung zur Kfz-GVO

Die Konsultationen zur Kfz-GVO starten im 3. Quartal 2020, also im Vergleich zur Vertikal-GVO um ein Jahr verschoben. Da unsicher ist, ob es überhaupt eine neue Kfz-GVO geben wird, hat sich die AECDR dazu entschieden, Themen der Kfz-GVO vorzuziehen und bereits in der Diskussion um die Vertikal-GVO zu platzieren. Damit will die Allianz vermeiden, dass die heutigen Regelungen und Leitlinien ersatzlos entfallen.

Interview mit Johann Gesthuysen, ZDK-Vorstandsmitglied

„Vergütung muss neue Entwicklungen berücksichtigen“

Neue Geschäftsmodelle stellen die Autohändler vor neue Herausforderungen. Das hat Einfluss auf die Vergütungssysteme.

Herr Gesthuysen, wie sieht ein klassisches Vergütungssystem im stationären Automobilhandel bisher aus?

■ **Johann Gesthuysen:** Bisher gab es für die Händler einen Grundrabatt, der so bemessen sein sollte, dass er die vertraglichen Vertriebskosten des Händlers einschließlich seiner Investitionen in Gebäude und Personal deckt und ihm einen angemessenen Ertrag bringt. Darüber hinaus werden Boni gewährt, etwa für Standards wie Vorführwagen, Gestaltung und Größe der Schauräume etc. Zusätzlich setzen die Hersteller Verkaufsprämien für das Erreichen festgelegter Absatzmengen ein, die dringend benötigt werden, um am Markt umsetzbare Transaktionspreise überhaupt darzustellen.

Diese Art der Vergütung geht vom bisherigen Vertriebsmodell über den stationären Handel aus. Wie lassen sich zukünftige digitale Entwicklungen im Vergütungssystem berücksichtigen?

■ Einige Hersteller drängen auf direkte Kontakte zum Kunden. Mit diesen Direktverkäufen treten sie aber in Konkurrenz zum Händler, von dem sie nach wie vor hohe Investitionen in die Marke fordern. Damit ist deren Amortisation gefährdet: Dem Handel drohen Einbußen durch die direkt abgesetzten Fahrzeuge. Hier muss der Handel angemessen an den Erträgen beteiligt werden.

Wie könnte ein zeitgemäßes Vergütungssystem aussehen?

■ Solch ein Vergütungssystem muss einfach, kalkulierbar und transparent sein. Außerdem muss es die Kosten des Händlers im Neufahr-

zeugverkauf decken und ihn einen Gewinn erwirtschaften lassen. Eine aktivitätsbezogene Vergütung für einzelne Dienstleistungen des Händlers erfüllt diese Anforderungen auf keinen Fall. Sie ist mit hohem administrativem Aufwand verbunden, schwer kalkulierbar und wohl kaum kostendeckend.



Was wäre eine geeignete Alternative?

■ Denkbar wäre z. B. eine pauschale Vergütung, die der Händler bekommt, weil er seine Kapazitäten bereitstellt. Beim Händler laufen die Kosten für seine vom Hersteller geforderten Investitionen.

Wie hoch soll denn eine solche Vergütung bemessen sein?

■ Wir gehen davon aus, dass es den reinen Direktvertrieb nur in Teilsegmenten und nicht bei allen Herstellern geben wird. Händlerverband und Hersteller müssten die Ziele für den gesamten Absatz im deutschen Markt und den Anteil der Direktgeschäfte festlegen. Dieser Anteil ist auf die einzelnen Händler gemäß deren Absatz aufzuteilen. Dann wäre die Vergütung pro Fahrzeug festzulegen, die der derzeitigen Margenhöhe entsprechen müsste. Somit würde der Händler eine pauschale Vergütung auch für Fahrzeuge erhalten, die er bisher vermarktet hat, die aber nun vom Hersteller direkt vertrieben werden.



Aus- und Weiterbildung Digitales Prüfen setzt neue Standards

Die elektronische Prüfung ist ein wichtiger Baustein bei der Digitalisierung der Ausbildung. Mit Verkehrsminister Scheuer geht das Grundschulprogramm BLINKA in eine neue Runde. Das #wasmitautos Freundebuch wirbt bei jungen Leuten für eine Ausbildung im Kfz-Gewerbe.

Mehr als 1 200 Auszubildende haben im Sommer 2019 erstmals an der neuen elektronischen Gesellenprüfung für Kfz-Mechatroniker/innen teilgenommen. An ausgewählten Standorten in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen absolvierten sie den ersten Teil der schriftlichen Gesellenprüfung am Laptop. Die Antworten sind nun u. a. durch die Einführung von Schwierigkeitsgraden objektiver und besser vergleichbar. Die elektronische Prüfung bringt auch einen großen Vorteil für Innungen: Über einen Vor-Ort-Ser-

vice können Laptops, Server und Software bereitgestellt werden. Im Sommer 2020 wurde die E-Prüfung bundesweit auf zusätzliche Standorte ausgeweitet.

Neue Aufgabenformate

Online-gerechte Aufgabenformate lösen bisherige Prüfungen am Laptop ab: Bilddiagnose und Bildzuordnung, Gruppierungsfragen, Lückentext, aber auch anspruchsvolle Multiple-Choice-Fragen. Damit werden alle Themen, wie Beleuchtung,

Bordnetz, Bremsmechanik, Ladestrom, Motormechanik und Startsystem, abgefragt. Ein gemeinsames Team von Prüfungsvertretern aus den beteiligten Bundesländern und Mitarbeitern der ZDK-Aufgabenbank hat die modernen Fragenformate erarbeitet. Ziel ist es, Effizienz und Qualität zu steigern.

Digitalisierung der Ausbildung

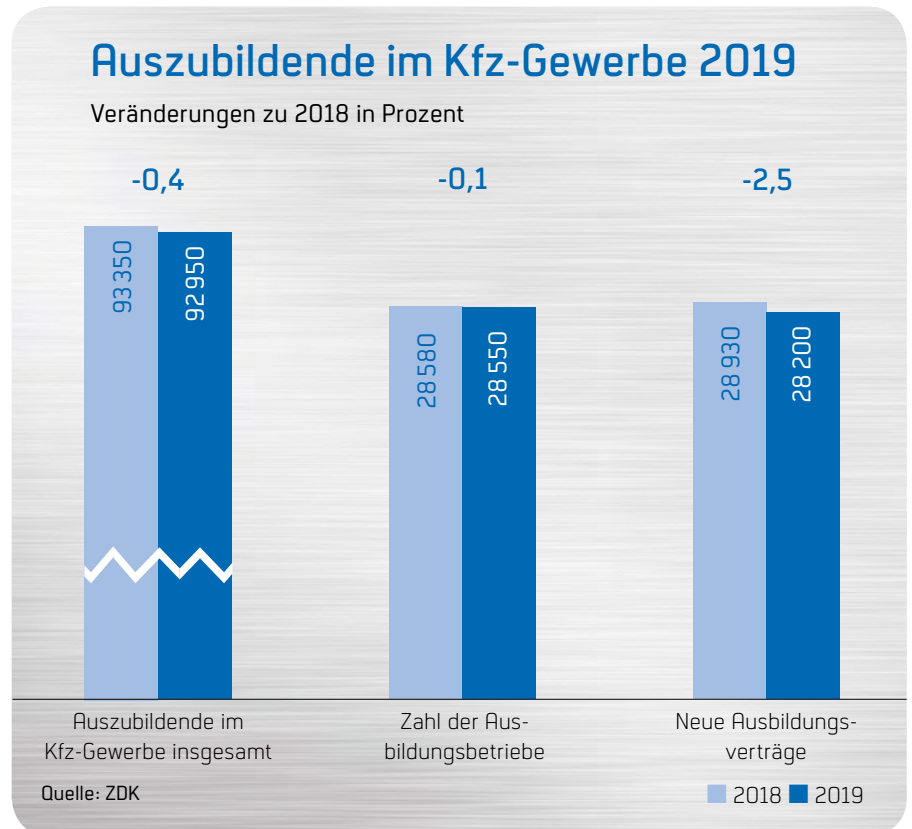
Die Online-Prüfung folgt einem standardisierten, transparenten Verfahren. Die Reihenfolge der Fragen ist

zufällig, um Täuschungsversuche auszuschließen. Ein weiterer Vorteil ist die deutlich schnellere Auswertung der Antworten durch das System. Falls nötig, kann der Prüfungsausschuss kontrollierend eingreifen. Die Online-Prüfung ist einer von mehreren Bausteinen bei der Digitalisierung der Ausbildung. Erst durch eine enge Verzahnung mit E-Learning und klassischen Lern-Angeboten, der Prüfungsvorbereitung und dem Online-Berichtsheft erschließt sich der gesamte Lernvorteil für die Azubis. Mit einer attraktiven und zeitgemäßen Ausbildung sollen Jugendliche für den Einstieg in das Kfz-Gewerbe zusätzlich begeistert werden.

Im neu benannten Arbeitskreis „Gesellenprüfung“ sollen sich zukünftig die Vertreter der Landesverbände sowie Arbeitgeber-, Arbeitnehmer- und Lehrervertreter mit Beschlüssen zur Verbesserung sowohl der theoretischen als auch praktischen Gesellenprüfung befassen. Für die Winterprüfung 2019 haben die Arbeitskreismitglieder bereits zum zweiten Mal einen einheitlichen Aufgabenvorschlag „1.2 Kraftfahrzeug- und Instandhaltungstechnik – Hochvoltsystem“ abgestimmt und durchgeführt.

Neue Kfz-Meisterverordnung

Die neue Meisterverordnung ist am 1. Juli 2020 in Kraft getreten. Ungefähr 700 Prüfungsexperten haben sich auf die Durchführung der neuen Meisterprüfung intensiv vorbereitet. Neu ist die Orientierung auf den Arbeitsprozess: Zu lösen sind zusammenhängende Aufgaben aus



dem beruflichen Alltag. Eine große Rolle spielen auch Planungs-, Durchführung-, Kontroll- und Dokumentationsarbeiten. Der Kundenauftrag und das Fahrzeug mit seinen verknüpften Systemen stehen bei der Prüfung im Vordergrund. Die Orientierung auf den Arbeitsprozess bei der Prüfungsvorbereitung ist nun im neuen Rahmenlehrplan fest verankert.

Neue Kfz-Meisterprüfung

Die Vorbereitungen für die neue Kfz-Meisterprüfung sind in mehreren Landesverbänden voll im Gange. Einige Prüfungsausschüsse haben bereits ein Update des Prüferwissens erhalten und können die Prüfungsinhalte nun umsetzen. Die Vor-

bereitungsstätten, die gezielt auf die Kfz-Meisterprüfung vorbereiten, haben ebenfalls einen neuen Rahmenlehrplan bekommen.

In einem Workshop wurden folgende Inhalte diskutiert:

- Was sind berufstypische, praktische Prüfungsaufgaben?
- Wie können die neuen Vorgaben umgesetzt und die etablierten Abläufe angepasst oder optimiert werden?
- Wie kann die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und den Dozenten der Vorbereitungsstätten verbessert werden?
- Welches ehrenamtliche Engagement braucht es, um die neue

Kfz-Meisterprüfung prüfungsökonomisch umzusetzen?

Überbetriebliches Weiterbildungsprogramm

Qualifiziert ausgebildeter Werkstattnachwuchs ist gefragt. Deshalb stellen ZDK, Hersteller, Importeure und Zulieferer die Fortbildungsreihe für überbetriebliche Ausbildungsleiter zur Kundendienstschulung für die Berufsbildungszentren weiter kostenlos zur Verfügung. Regelmäßig nehmen etwa 500 Ausbilder teil und werden so dem High-Tech-Anspruch der Unterweisung Auszubildender gerecht. Jährlich werden rund 50 Praxis-Seminare realisiert, das Volumen umfasst 2 000 Schulmanntage. Das ZDK-Weiterbildungsprogramm wird online veröffentlicht, und auch die Kommunikation mit den 170 Berufsbildungszentren des Handwerks erfolgt zunehmend elektronisch.

Zusammenschluss der Gütegemeinschaften

Vor mehr als 20 Jahren wurden die Gütegemeinschaften ins Leben gerufen, um die Qualität der Weiterbildung im Kfz-Gewerbe zu sichern. Digitalisierung, neue Jobprofile und Lernen in der Zukunft verändern die Trainingsinhalte für die geprüften Berufsbilder. Um sich diesen Veränderungen anzupassen, ist nun bei der virtuellen Jahrestagung 2020 eine gemeinsame Gütegemeinschaft für alle Berufsbilder geschaffen worden. Die Mitglieder der Gütegemeinschaft können sich ab 2021 nach dem neuen Verfahren zertifizieren lassen. Es sollen nun auch individualisierte und zukunftswei-

sende Qualifizierungskonzepte entwickelt werden, die nicht an starre Trainingsprogramme und -zeiten gekoppelt sind.

Weiterführung der Initiative AutoBerufe

Die Gemeinschaftsinitiative „AutoBerufe – Mach Deinen Weg!“ zeigt seit 1983, wie attraktiv Kfz-Berufe sind, und fördert gut qualifizierten Nachwuchs für zukunftsfähige Autohäuser und Werkstätten.

Die Erfolge der Kampagne:

- Die Medienpakete Physik und Chemie am Auto sowie Wirtschaftslehre im Autohaus erzeugen rund 7 Millionen Lehrer- und Schülerkontakte.
- Jede 10. Grundschule arbeitet mit dem Grundschulmagazin BLINKA.
- 1,5 Millionen Reichweite erzeugte die Social-Media-Kampagne #wasmitautos mit Jean Pierre „JP“ Kraemer innerhalb von nur 10 Wochen.

- #wasmitautos wurde für das beste Azubimarketing Deutschlands 2018 ausgezeichnet.

Diese Erfolge konnten nur durch die Zusammenarbeit der Mitglieder und des Aktionsausschusses realisiert werden. Der neue digitale Geschäftsbericht (Dashboard) informiert die Mitglieder über die Arbeit der Initiative AutoBerufe sowie über aktuelle Projekte, Erfolge, Trends und Entwicklungen im Kampagnenzeitraum.

Level UP! – Treffpunkt Berufsbildung

Unter dem Slogan „Level UP! – AutoBerufe im digitalen Wandel“ ging der neue Treffpunkt Berufsbildung des Deutschen Kfz-Gewerbes am 30. Oktober 2019 an den Start. An der Veranstaltung nahmen auch zahlreiche Auszubildende teil. Zukunftsweisende Themen rund um die Aus- und Weiterbildung standen in Form von Keynotes, Workshops und Diskussionsrunden auf dem Programm:

Die Gewinner des AutoBerufe Awards – der Bildungspreis des Deutschen Kfz-Gewerbes: Mitarbeiter der Autohäuser Kunzmann, Glinicke und Widmann.





Seit 2019 ist Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Schirmherr des Grundschulprogramms BLINKA.

- Digitales Lernen & Lehren
- E-Recruiting – digital versus Papier
- Arbeitswelt von morgen
- Ist das noch Kfz-Handwerk?
- #Ausbildungsumfrage 2019

#nolimits – AutoBerufe Award

Das Highlight war die Verleihung des AutoBerufe Awards – der Bildungspreis für das Deutsche Kfz-Gewerbe. Der Award zeichnet Kfz-Betriebe aus, die sich in besonderer und innovativer Weise um die Gewinnung, Ausbildung und Weiterentwicklung ihrer Mitarbeiter bemühen. Betriebe konnten sich für diese Auszeichnung frei nach dem Motto „#nolimits: innovativ, digital und mit viel Kreativität“ bewerben.

Beim BLINKA-Projekttag erfahren Schüler im engen Kontakt mit dem Lkw, welche Risiken durch den Toten Winkel beim Abbiegen entstehen.



Aus den vielen Einsendungen wählte eine Jury drei Gewinner. Beim Finale entschied live das Publikum:

- 1. Platz: Autohaus Kunzmann, Aschaffenburg
- 2. Platz: Autohausgruppe Glinicke, Kassel
- 3. Platz: Autohaus Widmann, Aalen

Mehr Informationen zum AutoBerufe Award und zum Treffpunkt Berufsbildung unter autoberufe.de

Grundschulprogramm BLINKA

Für die dritte Runde des Grundschulprogramms BLINKA hat Bundesverkehrsminister Andreas

Scheuer die Schirmherrschaft übernommen. Scheuer betont: „Für mich ist es eine Herzensangelegenheit, das Grundschulprogramm BLINKA als Schirmherr zu unterstützen. Es ist wichtig, dass die Themen Automobil und Mobilität schon früh in der Familie und in der Ausbildung verankert sind. BLINKA leistet dafür ei-

Die 16 Teilnehmer der Bundesausscheidung der Kfz-Mechatroniker 2019 in Koblenz. Der Sieger Christian Schneider aus Rheinland-Pfalz (vorne 2. v. r.)



nen wichtigen Beitrag. Es stärkt die Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schülern und weckt eine Begeisterung für technische Berufe.“ In der aktuellen Heftausgabe dreht sich alles um die Themen Auto, Verkehr und Mobilität. Jedes Jahr startet eine Mitmach-Aktion, bei der die Schulklassen einen Projekttag gewinnen können. Ein Quiz, Tests, Bastelaktionen und weitere Infos zu dem Entdecker-Magazin BLINKA, den Bildungsangeboten und Aktio-

nen gibt es auf autoberufe.de/BLINKA. Die Inhalte sind an alle 16 Lehrpläne der Bundesländer angepasst und folgen den geltenden didaktischen Leitlinien. Lehrer finden in der pädagogischen Handreichung ganz konkrete Unterrichtsabläufe für verschiedene Fächer. Das Magazin umfasst 32 Seiten und ist speziell für Schüler/innen der 3. und 4. Klasse konzipiert. Vor Veröffentlichung war bereits die Hälfte der Auflage vorbestellt. Weil das

Projekt so erfolgreich ist, wird ab 2020 mit „Future Class“ auch ein Medienpaket für die Klassen 5 bis 7 erscheinen.

#wasmitautos Freundebuch

Nach den erfolgreichen Social-Media-Kampagnen mit JP und Lina van de Mars in der Jugendkommunikation ist #wasmitautos mit dem neuen „#wasmitautos Freundebuch“ gestartet. Es ist eine Art analoges Poe-



Der Schrauberblog mit Christian Cloppeburg und Marco von Hagen gehört natürlich auch zu den #wasmitautos Freunden.



Die Teilnehmer der Bundesausscheidung der Automobilkaufleute 2019 in Koblenz. Der Sieger Franz Träger aus Sachsen-Anhalt (3. v. r.).



siealbum, verbunden mit digitalen Videoclips, Fotos und O-Tönen. Die ersten Einträge kommen von verschiedenen Freunden, wie Schrauberblogger, Lina van de Mars und Klaus Dippner, Gewinner der Kampagne #echteautoliebe. Die Einträge gibt es auch auf wasmitautos.com. Nach einem Jahr wird das analoge Freundebuch für einen guten Zweck versteigert. Mit authentischen und witzigen Geschichten über erfolgreiche Menschen im Kraftfahrzeuggewerbe möchten wir jungen Leuten aufzeigen, wie toll eine Ausbildung in der Kfz-Branche ist. Mit dem Freundebuch schaffen wir interessanten Content für unsere #wasmitautos-Kanäle und steigern unsere Bekanntheit bei Schülern und Auszubildenden.

Praktischer Leistungswettbewerb

Beim Praktischen Leistungswettbewerb (PLW) traten 2019 in Koblenz 16 Landessieger der Kfz-Mechatroniker gegeneinander an. Sie stellten sich praktischen Problemen, wie sie täglich im Werkstattalltag vorkom-

men, darunter auch eine Hochvolt-aufgabe. Der Sieger war Christian Schneider (24) aus Rheinland-Pfalz. Julian Herzog (20) aus Thüringen und Timo Deltschaft (23) aus Hamburg belegten die Plätze zwei und drei. Parallel fand der Praktische Leistungswettbewerb für Automobilkaufleute statt. Acht Landessieger haben am Wettbewerb teilgenommen. Sie mussten mehrere Fachgespräche zu den Themen Reparatur, Rund um den Reifen, Werkstattgeschäft und Marketing führen. Franz Träger (22) aus Sachsen-Anhalt holte Platz eins. Den zweiten und dritten Platz belegten Nicolai Hasselt (19) aus Bayern und Christoph Schekelmann (26) aus Hessen.

Ein Filmteam begleitete den Tag und hat Interviews mit unseren Teilnehmern gemacht. Der Praktische Leistungswettbewerb ist Teil der Handwerkskampagne des ZDH. Die Videos – Motivation, Leidenschaft und Erfolg – sind unter dem Stichwort PLW auf dem Youtube-Kanal des Zentralverbands des Deutschen Handwerks zu finden.

WorldSkills in Kazan

Bei den WorldSkills in Russland hat Simon Kazimirowicz für das Kfz-Gewerbe teilgenommen. Das Expertenteam Franz Havlat, Jörg Stotz und Thomas Holzmann hat ihn intensiv auf den Wettbewerb vorbereitet, so dass er einen guten Platz im Mittelfeld errungen hat.

Old- und Youngtimer: Restaurator

Handwerkliche Restaurierung dient dem Erhalt unseres Brauchtums. Dazu gehören auch automobiler Oldtimer als einzigartige Objekte aus jüngerer Zeit. Deshalb ist das Kfz-Gewerbe als 17. Gewerk in die Liste der Restauratoren im Handwerk aufgenommen worden. Für den Erhalt der Substanz braucht es besondere Kenntnisse der verwendeten Materialien und Techniken. Die Kenntnisse für den Erhalt der Fahrzeuge können Kfz-Meister nun mit dem „Restaurator im Kraftfahrzeugtechnischen Handwerk“ erwerben. Die Verordnung dazu wurde Ende 2019 verabschiedet. Nächster

Schritt ist die Erstellung des Rahmenlehrplans, die im Bereich wissenschaftlicher Tätigkeiten und didaktischer Methodik bereits begonnen hat.

Branchentreff: Oldtimerkongress

Der Oldtimerkongress Classic Business in Würzburg war Treff für Kfz-Betriebe, die sich bereits mit Oldtimern befassen oder sich dafür interessieren sowie Sachverständige aus den Bereichen Restaurierung, Bewertung und Unfallschadenabwicklung. Die Veranstaltung von ZKF und ZDK vermittelte fundiertes Fachwissen, setzte Branchenimpulse und ermöglichte die Vernetzung von Werkstätten und Sachverständigen. Freude und Spaß der Teilnehmer kamen im Rahmen einer Oldtimerausfahrt zum Glück auch nicht zu kurz.



Simon Kazimirowicz bei den WorldSkills in Kazan. Konzentriert arbeitet er an der Fehlersuche in der Elektrik, der letzten Aufgabe im Wettbewerb.

Oldtimer-Servicemobil

Das Servicemobil ist als Erste Hilfe-Fahrzeug bei vielen Oldtimer-Rallyes mit dabei und wird als Werbeträger für das Kfz-Gewerbe eingesetzt. Ob Starthilfe oder auf der Strecke – hier wird der eine oder andere liegende-

bliebene Oldtimer wieder fahrbereit gemacht. Das Servicemobil ist 2019 auch bei verschiedenen Innungsveranstaltungen zum Einsatz gekommen. Unter kfgewerbe-oldtimer.de finden sich alle Aktivitäten des ZDK zum Thema Old- und Youngtimer.



Helmut Peter, BFC-Vorsitzender

BFC nachgefragter denn je!

Die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe (BFC) e. V. steht derzeit im Fokus vieler junger Menschen, die sich berufsbezogen weiterbilden wollen, ob in Vollzeit über das elfmonatige Programm oder auch berufsbegleitend über das 24-monatige Fernstudium.

Vorstandsseitig haben wir entschieden, die BFC so auszurichten, dass sie eine maximale Betreuung der Studierenden garantieren kann. Nach dem Motto „Klasse statt Masse“ werden in jedem Schuljahr nur noch 100 Voll-

zeit-Studierende und rund 36 Fernstudenten aufgenommen. Damit ist, anders als an den Hochschulen, eine pädagogische Lernumgebung geschaffen, die es ermöglicht, einen Direktkontakt zum Studierenden herzustellen und jederzeit auf individuelle Leistungslevel eingehen zu können. Das hat sich herumgesprochen! Denn die BFC ist ausgebucht! Empfehlenswert ist künftig für alle Interessenten, sich mindestens ein halbes bis zu einem Dreivierteljahr vorher anzumelden, damit man eine hohe Wahrscheinlichkeit hat, einen Platz im Vollzeit- oder Fernstudienprogramm der BFC zu erhalten.

Interview mit Hans-Werner Norren, Präsident des Kfz-Landesverbands Rheinland-Pfalz

Gesellenprüfung wird digital

Die ersten Pilotprojekte sind erfolgreich verlaufen: Der digitalisierten Gesellenprüfung gehört die Zukunft.

Herr Norren, im ZDK-Vorstand haben Sie sich für die digitale Gesellenprüfung stark gemacht. Wie sind die ersten Erfahrungen?

■ **Hans-Werner Norren:** Die Pilotprojekte sind sehr gut gelaufen. An ausgewählten Standorten in NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben rund 1500 Kfz-Mechatroniker den Teil 1 der schriftlichen Gesellenprüfung am Laptop absolviert. Im Dezember 2019 legten außerdem in Koblenz 110 Kfz-Mechatroniker den theoretischen Teil 2 auf digitalem Weg ab.

Was waren die Gründe, vom bisherigen schriftlichen Verfahren abzurücken?

■ Wir reden überall von Digitalisierung. Das betrifft die automobilen Technik genauso wie die Inhalte der Ausbildung. Da liegt es doch nahe, auch die Prüfung den zeitgemäßen technischen Möglichkeiten anzupassen. Unsere Azubis sind in der digitalen Welt zu Hause, dort wollen wir sie abholen. Doch nicht nur die Azubis, sondern auch die Prüfer sind vom Erfolg der Pilotprojekte überzeugt.

Was ist neu bei der digitalen Gesellenprüfung?

■ Die elektronische Prüfung bringt neue Aufgabenformate, einfachere Auswertung sowie höhere Prüfqualität. Sie folgt einem standardisierten, transparenten Verfahren. Die schnellere Auswertung der Antworten ist ein weiterer Vorteil, da Prüfungsergebnisse und -statistik fast vollständig über das System verarbeitet werden.

Wie lässt sich die störungsfreie Durchführung der Prüfung sicherstellen?

■ Der große Vorteil für Innungen und Handwerkskammern liegt darin, dass ein spezialisierter Dienstleister die komplette technische Infrastruktur für die Prüfung mit Laptops, Server und Software bereitstellt. Die Technik ist also immer auf dem neuesten Stand, und die Prüfung kann sicher und störungsfrei durchgeführt werden.

Und sollte trotzdem einmal ein Laptop ausfallen, ist sofort gleichwertiger Ersatz verfügbar.

Wie wurde dieses neue Prüfungsverfahren vorbereitet?

■ Ein gemeinsames Team von Prüfungsvertretern aus den jeweiligen Bundesländern und aus ZDK-Mitarbeitern hat online-gerechte Aufgabenformate für die prüfungsrelevanten Themen, wie Beleuchtung, Bordnetz, Bremsmechanik, Ladestrom, Motormechanik und Startsystem, entwickelt. Dazu gehören Gruppierungsfragen, Lückentexte, Bilddiagnose und Bildzuordnung, aber auch anspruchsvolle Multiple-Choice-Fragen.

Die digitalisierte Prüfung ist ein wichtiger Teil der Ausbildung. Was gehört noch dazu?

■ Die Prüfung muss eng verzahnt werden mit E-Learning-Angeboten, der digitalen Prüfungsvorbereitung und dem Online-Berichtsheft. Erst dann wird sich der gesamte Lernvorteil für die Auszubildenden erschließen. Das ist für uns ein unverzichtbarer Weg, die Ausbildung im Kfz-Gewerbe für Jugendliche attraktiv und zeitgemäß zu gestalten.



Geldwäscheprävention im Fokus der Behörden

Kriminelle nutzen für ihre Transaktionen häufig Autohäuser. Die TAK bietet Seminare an, um sich davor zu schützen.



Eine Vielzahl der Kfz-Betriebe führt Exportgeschäfte durch. Das heißt, Geldwäsche macht vor Landesgrenzen keinen Halt. Die europaweiten Aktivitäten der Hersteller und Händler sowie die Möglichkeiten internetbasierter und damit anonymisierter Verkaufsaktivitäten werden von Tätern zur Geldwäsche gerne genutzt. Nun rückt die Branche stärker ins Visier der Ermittler. Deshalb müssen sich Autohäuser und Werkstätten intensiver mit dem Thema beschäftigen.

Dabei drehen die Kriminellen ein großes Rad, so Europol-Experte Olivier Chainet im Rahmen der dritten TAK-Fachkonferenz „Geldwäscheprävention im Automobilhandel“ in Köln. Europol schätzt die jährlichen Erlöse aus kriminellen Aktivitäten in der Europäischen Union auf 110 Milliarden Euro. Gerade mal 1,2 Milliarden Euro beträgt die beschlagnahmte Summe – 98,9 Prozent bleiben bei den Kriminellen. Geld, das wieder in den regulären Kreislauf gebracht

werden muss. Dabei wird auch der Autohandel vermehrt genutzt.

In Deutschland spielt zudem die Barzahlung noch eine große Rolle – auch im Kfz-Gewerbe. In anderen Ländern wie den Niederlanden ist es längst normal, selbst kleine Beträge von ein bis zwei Euro elektronisch zu bezahlen. Nicht zuletzt diese Verbundenheit mit dem Bargeld führt dazu, dass die Fahnder einen kritischen Blick auf die Risikobranchen in Deutschland werfen. Dazu gehört auch das Kfz-Gewerbe.

Um Strafen zu vermeiden, sollten Autohäuser und Werkstätten die gesetzlichen Vorgaben beachten. Innungsbetrieben hilft dabei das 70-seitige ZDK-Merkblatt „Bekämpfung von Geldwäsche“. Zudem führt die TAK auch in 2020 zum vierten Mal eine Fachtagung in Köln durch. Dabei wird die Geldwäscheproblematik mit Experten aus völlig unterschiedlichen Bereichen und somit aus ganz verschiedenen Blickwinkeln betrachtet. Verschiedene Präsenz- und Onlineseminare zur Geldwäscheprävention ergänzen das TAK-Angebot.



Rechtsfragen in der Kfz-Branche Handel und Werkstatt auf der sicheren Seite

Die ZDK-Rechtsabteilung steht den Mitgliedsbetrieben in allen rechtlichen Fragestellungen zur Seite. Im vergangenen Jahr gab es viele rechtliche Themen, die sich auf die Kfz-Branche auswirken – ob Sachmängelhaftung, Bekämpfung von Geldwäsche, Vermittlung von EU-Neufahrzeugen oder arbeitsrechtliche Entscheidungen.

Aktuelle Übersicht zur Sachmängelhaftung

Über 900 Urteile mit Bezug zum Kfz-Gewerbe sind in der aktualisierten Übersicht zur Sachmängelhaftung zusammengestellt. Das Nachschlagewerk ist für Mitgliedsbetriebe auch online abrufbar. Recherchiert werden kann nach Stichworten, Themen, Aktenzeichen oder Erscheinungsdaten gerichtlicher Entschei-

dungen. Damit ermöglicht die Sammlung einen schnellen Überblick über den Stand der Rechtsprechung. Änderungen des Gesetzgebers und die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes wurden ebenfalls mit einbezogen.

Bekämpfung von Geldwäsche

Geldwäsche macht vor Landesgrenzen nicht Halt, und seit Jahren steigt

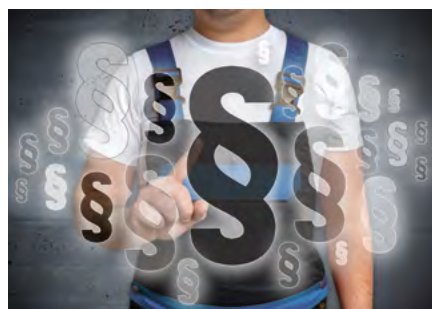
bei vielen Betrieben das Exportgeschäft. Im Autohandel sind Barzahlungsgeschäfte nicht ungewöhnlich, deshalb sind Automobilhändler in den vergangenen Jahren in vielen Bundesländern in den Fokus von Kontrollen gerückt. Um die Prozesse zur Geldwäscheprävention im Kfz-Betrieb transparent und umsetzbar zu gestalten hat der ZDK einen ausführlichen Leitfaden veröffentlicht. Übersichten, Checklisten

und Formulare erleichtern den richtigen Umgang mit dem Geldwäschegesetz.

Gemeinsam mit der Deutschen Gesellschaft für Geldwäschrprävention GmbH (DGGWP) und der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes GmbH (TAK) veranstaltete das Kraftfahrzeuggewerbe die dritte Fachtagung „Geldwäschrprävention im Automobilhandel“. Diesmal mit einem Schwerpunkt auf internationale Themen und Terrorismusfinanzierung. Die Experten aus unterschiedlichen Bereichen gaben auch einen Ausblick auf zu erwartende Veränderungen durch die nationale Risikoanalyse sowie die Umsetzung der 5. Geldwäschrerichtlinie.

Datenschutz-Leitfaden und Aushangpflichtige Gesetze

In Abstimmung mit den Landesdatenschutzbehörden wurde der Leitfaden zum Datenschutz aktualisiert



Aushangpflichtige Gesetze für das Kfz-Gewerbe

- Infektionsschutzgesetz
- SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandard
- aktualisiertes Arbeitszeitgesetz sowie
- weitere Gesetze mit Praxisrelevanz für das Kfz-Gewerbe (u.a. Arbeitsschutzgesetz, DS-GVO, Mindestlohngesetz, Mutterschutzgesetz etc.)

Inkl. Hygiene- und Unfallverhütungsvorschriften



3. Auflage

und um die neuen Muster-Einwilligungserklärungen erweitert.

In der zweiten und dritten Auflage sind außerdem die Aushangpflichtigen Gesetze für das Kfz-Gewerbe erschienen. Neben den allgemeinen aushangpflichtigen Gesetzen sind auch die für das Kfz-Gewerbe einschlägigen (Arbeitsschutz-) Vorschriften enthalten. Neu sind die Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) sowie das Entgelttransparenzgesetz (EntTranspG). Die dritte Auflage ist um das Infektionsschutzgesetz, den SARS-CoV-2-Arbeitsschutzstandard und weitere Gesetze mit Praxisrelevanz für das Kfz-Gewerbe (u.a. Mindestlohngesetz, Mutterschutzgesetz etc.) ergänzt. Diese spezifische Version für das Kfz-Gewerbe fasst die aushangpflichtigen Normen und Gesetze in einem Buch zusammen. Innungsbetriebe erhalten einen Preisvorteil und können den Pflichtaushang im Abo beziehen.

Kein Anspruch auf Pkw-Service-/ Werkstattvertrag

Nachdem der BGH die Latte für einen Zulassungsanspruch als Pkw-Vertragswerkstatt etwas herunter gesetzt hatte, legt das OLG Düsseldorf diese nun wieder hoch: Das OLG Düsseldorf hat die Klage einer ehemaligen Volvo-Vertrags-Werkstatt abgelehnt, die eine (Wieder-)Zulassung als Vertragswerkstatt zum Volvo-ServiceNetz anstrebt. Die Werkstatt konnte nach Meinung des Gerichts nicht konkret darlegen, warum es ihr als freier Werkstatt wirtschaftlich nicht möglich sein soll, Wartungs- und Instand-

setzungsarbeiten für Volvo-Pkw zu erbringen. Im Allgemeinen würden freie Werkstätten in erheblichem Umfang mit derartigen Arbeiten beauftragt. Auch die beantragende Werkstatt könne diese Arbeiten erbringen, weil sie Zugang zum Ersatz-

Im Kfz-Gewerbe sind Barzahlungsgeschäfte nicht ungewöhnlich, deshalb sind Händler in den Fokus von Kontrollen gerückt.

teilmarkt besitze und vom Importeur grundsätzlich die für einen Werkstattbetrieb benötigten Informationen und Leistungen erhalte, so das Gericht.

Neuwagenvertrieb durch Servicebetriebe

Kaum ein Thema ist in der Kfz-Branche so polarisierend wie die Frage, ob ein autorisierter Servicebetrieb berechtigt ist, auch Neufahrzeuge seines Herstellers/Importeurs zu vertreiben. Das Landgericht Frankfurt hat sich nun mit dieser Fragestellung auseinandergesetzt. Demnach sind Kfz-Hersteller und -Importeure berechtigt, in ihre Serviceverträge Verkaufsverbote aufzunehmen. Untersagt ist dann der Vertrieb der vom Hersteller/Importeur angebotenen Neufahrzeugpalette. Nicht untersagt werden darf autorisierten Servicebetrieben eine Tätigkeit als „EU-Vermittler“, bei der ein Neufahrzeug im Kundenauftrag vermittelt wird.

Wann endet ein Ausbildungsverhältnis?

Ein Ausbildungsverhältnis endet nicht erst mit der Lossprechungsfeier. Wann aber endet es, und wann kann bei einer Weiterarbeit gemäß § 24 BBiG ein unbefristetes Arbeitsverhältnis entstehen? In dieser Fra-

ge herrscht bei vielen Kfz-Betrieben Unsicherheit. Es kommt ausdrücklich auf die tatsächliche Bekanntgabe der Prüfungsnoten an. Dies stellt eine Kurzinformation klar, die der ZDK zu diesem Thema herausgegeben hat. Ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis entsteht, wenn der Auszubildende tatsächlich wei-

terarbeitet und der Betrieb von der Bekanntgabe der Prüfungsergebnisse weiß. Allerdings gibt es keine bundeseinheitliche Regelung, wie der ausbildende Betrieb Kenntnis vom Termin der Abschlussprüfung erhält. Kfz-Betriebe sollten deshalb unbedingt bei der zuständigen Prüfungsorganisation (Handwerkskammer



Vogel Communications Group

Matthias Bauer Vorsitzender der Geschäftsführung

Die Kraft guter Mitarbeiterführung

Bereits am Anfang der Ausbildung bis zur Abschlussprüfung werden die Weichen gestellt, ob ein Mitarbeiter langfristig erfolgreich ans Unternehmen gebunden werden kann oder nicht. Begleiten Sie Ihren Auszubildenden während der gesamten Ausbildung mit Ihrem Fachwissen und Ihrer Unterstützung! So wird er bestmögliche Prüfungsergebnisse erzielen, und so entsteht durch die Kraft guter Mitarbeiterführung die Bindung von Fachkräften – vom Azubi bis zur Führungskraft.

Haben Sie ein starkes Augenmerk auf ihre „Mannschaft“, denn herausragende Mitarbeiter sind in Zeiten des Fachkräftemangels ein rares Gut. Aber wie sieht professionelles Bindungsmanagement in der Praxis aus? Zu meinen persönlichen „Magic5“ gehören folgende Punkte:

- Machbare Ziele entfalten Sogwirkung! Herausforderung trifft Fähigkeit, Über- oder Unterforderung muss vermieden werden.
- Sinn ist sinnvoll! Es genügt nicht, wenn Mitarbeiter ihre Arbeit allein als Broterwerb de-

finieren. Sie sollten Spaß an der Leistung haben, am besten sogar für eine Vision brennen.

- (Ver-)Bindung mit anderen. Finden Sie neue Netzwerkformationen und bauen alte hierarchische Strukturen ab! Abteilungsschubladen und formale Zuständigkeit waren gestern – eine vernetzte Organisation arbeitet schneller und intelligenter, auch wenn sie schwerer zu managen ist.
- Lob und Anerkennung ist der Klebstoff des Bindungsmanagements. Lob von „oben“, von „außen“ und von „innen“ bedient ein tief sitzendes menschliches Bedürfnis. Bleiben Sie dabei ehrlich, aufmerksam und authentisch.
- Weiterbildung und damit verbundenes persönliches Wachstum sind die grundlegende Basis für dauerhafte Teilhabe. Weiterbildung ist Anerkennung, auf den Menschen zu vertrauen und mit ihm die Zukunft zu gestalten.

Diese Gedanken können dabei helfen, dass sich Ihre Mitarbeiter weiterentwickeln, Ihnen treu bleiben und gleichzeitig die bekannte „Henry Ford Falle“ vermeiden: „Wer immer nur tut, was er schon kann, bleibt immer das, was er schon ist!“



Dr. Christoph Konrad im Gespräch mit Prof. Dr. Wambach, Vorsitzender der Kommission Wettbewerbsrecht 4.0.

Fragen der Datennutzung durch freie Werkstätten müssen geklärt werden.

oder Innung) nachfragen, wie dort die Bekanntgabe der Prüfungsergebnisse erfolgt. Gemäß § 26 Abs. 2 MusterGPO sind dem Prüfling die Prüfungsergebnisse entweder am letzten Tag der Prüfungsleistung oder unverzüglich danach mitzuteilen.

Befristung überschritten

Arbeitgeber müssen die (Zwei-Jahres-) Frist bei sachgrundlosen Befristungen exakt einhalten. Das geht aus einem Urteil des Landesarbeitsgerichts Düsseldorf hervor. Auch eine nur eintägige Überschreitung der Frist führt zwangsläufig zu einem unbefristeten Arbeitsverhältnis. Bei der Bestimmung des Befristungsendes ist deshalb genau

Eine nur eintägige Überschreitung führt zur Entfristung.

darauf zu achten, wann die tatsächliche Arbeitsaufnahme erfolgt ist. Im vorliegenden Fall hatte der Arbeitnehmer einen Tag vor Beginn des vertraglichen Arbeitsverhältnisses eine Dienstreise zu einer Schulung

angetreten. Damit war die vertraglich vorgesehene Zwei-Jahres-Frist bereits um einen Tag überschritten.

Vorbeschäftigung und Befristung

Eine sachgrundlose Befristung ist auch dann nicht möglich, wenn eine vorherige Beschäftigung beim gleichen Arbeitgeber bereits 15 Jahre zurückliegt. Zulässig ist eine solche Befristung jedoch, wenn die Vorbeschäftigung mehr als 22 Jahre zurückliegt. Das hat das Bundesarbeitsgericht entschieden. Damit bleibt allerdings weiter unklar, was im Zeitraum zwischen 15 und 22 Jahren gilt. In einer weiteren Entscheidung hat das Bundesarbeitsgericht für Arbeitgeber positiv geurteilt: Eine nur geringfügige Nebenbeschäftigung während der Schul-, Studien- oder Ausbildungszeit spricht nicht gegen die Zulässigkeit einer sachgrundlosen Befristung.

Kommission Wettbewerbsrecht 4.0

Die von Bundesminister Altmaier 2018 einberufene Expertenkommission Wettbewerbsrecht 4.0 hat ihr Gutachten vorgelegt. Die Kommission sollte aktuelle sowie potenzielle Auswirkungen des Digitalisierungs-

prozesses auf die Wettbewerbsordnung identifizieren und daraus wettbewerbs-, kartell- und fusionsrechtliche Empfehlungen ableiten. Der Bericht gibt einen sehr guten und detaillierten, gleichwohl kompakten Überblick über mit der Digitalisierung verbundene neue Fragestellungen und Herausforderungen an die Wettbewerbspolitik. Ungeachtet des insgesamt positiven Gesamteindrucks bleibt der Bericht zu zentralen Fragen einer fairen Datenökonomie aber recht allgemein und unspezifisch.

Für ein faire Datenökonomie

Zwar werden Probleme korrekt benannt, zum Beispiel die von den Herstellern beschränkten Datennutzungsmöglichkeiten. Werkstätten stoßen etwa im Bereich der Pkw-Wartung immer wieder auf Schwierigkeiten. Leider wurden hierzu aber keine weiteren Empfehlungen formuliert. Umso wichtiger ist es, diese Thematik und mögliche Lösungsansätze in den Kontext der 10. GWB-Novelle einzubringen. Ein vom Bundeskabinett beschlossener Entwurf liegt inzwischen vor. Mit ihm wird insbesondere das Instrumentarium zum Schutz eines wirksamen Wettbewerbs in der neuen „Plattformwelt“ nachjustiert und geschärft. Es läuft nun das Gesetzgebungsverfahren. Gemäß europäischer Richtlinienvorgabe hat die Umsetzung bis zum 4. Februar 2021 zu erfolgen.



Rechtliche Folgen der Corona-Krise

Im Zuge der Corona-Krise kam es zu einer Vielzahl von Rechts- und Gesetzesänderungen, über die der ZDK jeweils tagesaktuell informierte. Zusätzlich hat die Rechtsabteilung sehr ausführliche Berichte und Kommentare zu den Themen herausgegeben, die für Kfz-Betriebe besonders relevant sind.

Zusammenfassung der Länderverfügungen

Im Rahmen des Lockdown hat die Bundesregierung mit den Ländern allgemeine Betriebsschließungen, strenge Kontaktverbote und die Mund-Nase-Bedeckungspflicht vereinbart. Diese Vereinbarungen haben die Bundesländer dann mit individuellen, teils deutlich voneinander abweichenden Verfügungen umgesetzt. Die Regelungen hat der ZDK in zahlreichen Übersichten zusammengefasst, um insbesondere den länderübergreifend tätigen Autohausgruppen einen Überblick

über die Rechtslage zu verschaffen.

Detailfragen zum Kurzarbeitergeld

Durch die Schließung des Autohandels und deren wirtschaftliche Folgen war und ist es für zahlreiche Kfz-Unternehmen unvermeidbar, Kurzarbeit anzumelden. Bei der Berechnung des Kurzarbeitergeldes (Soll-Entgelt, Ist-Entgelt) kam es schnell zu Fragen im Zusammenhang mit nachgelagert ausgezahlten Provisionen bei Automobilverkäufern. Der ZDK hat sich für eine zügige Lösung des Problems

mit der Bundesagentur für Arbeit auseinandergesetzt und die Betriebe über einen Lösungsweg informiert.

Die Lockerung der Corona-Beschränkungen führte insbesondere in größeren Kfz-Unternehmen erneut zu Problemen bei der Reduzierung von Kurzarbeit. Obwohl einzelne Betriebsabteilungen oder -Standorte immer noch von einem erheblichen Arbeitsausfall (mehr als zehn Prozent) betroffen sind, haben die regionalen Arbeitsagenturen den Wechsel der Kurzarbeit vom Gesamtbetrieb auf diese Betriebsab-

teilungen oder -Standorte abgelehnt. Die Begründung war, dass im Gesamtbetrieb der erhebliche Arbeitsausfall von zehn Prozent nicht mehr erreicht wird. Unter anderem auf Intervention des ZDK hatte die Bundesagentur für Arbeit – befristet bis Juli 2020 – einen einmaligen Wechsel der Kurzarbeit vom Gesamtbetrieb auf einen Betriebsstandort oder Betriebsteil ermöglicht.

Darüber hinaus hat sich der ZDK auch über seine Dachorganisationen für Verbesserungen beim Kurzarbeitergeld eingesetzt, wie z. B. teilweise Lohnsteuerfreiheit für die Aufstockung des Arbeitgebers oder die vollständige Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge.

Staatliche Entschädigungsleistungen

Aufgrund der behördlich angeordneten Schließung des Autohandels

stellte sich vielen Unternehmern die Frage, ob die betroffenen Betriebe einen Entschädigungsanspruch gegen den Staat haben. Aus diesem Grund hat der ZDK die möglichen Anspruchsgrundlagen für solche Entschädigungsleistungen aufgelistet und deren Durchsetzbarkeit juristisch bewertet. Als Ergebnis stellte der ZDK fest, dass den Betrieben nach überwiegender Rechtsauffassung kein Entschädigungsanspruch zusteht, wenn aufgrund der Corona-Pandemie eine generelle Betriebsschließung verfügt wird (so auch in einem ersten Gerichtsverfahren das LG Heilbronn (Urteil vom 29.4.2020, Az.: I 4 O 82/20). Vertritt man die gegenteilige Rechtsauffassung und bejaht einen Entschädigungsanspruch, muss man sich darüber im Klaren sein, dass die juristische Durchsetzbarkeit aufgrund der ablehnenden Haltung von Bund und Ländern wohl sehr schwierig und langwierig werden wird.

Rechtsfolgen aus dem Konjunkturpaket

Mit dem Konjunkturpaket der Bundesregierung vom Juni 2020 sind zahlreiche Rechtsänderungen verbunden. Zentraler Bestandteil des Konjunkturpakets sind Änderungen im Steuerrecht, insbesondere die bereits kurzfristig in Kraft getretene befristete Umsatzsteuersenkung auf 16 Prozent zwischen dem 1. Juli und dem 31. Dezember 2020.

Zum Umgang mit der befristeten Mehrwertsteuersenkung hat der ZDK ein ausführliches Merkblatt ausgearbeitet. In diesem Ratgeber wird die Rechtslage inklusive einiger Sonderprobleme (z.B. bei Leasingverträgen) ausführlich dargestellt. Kfz-Unternehmen wird aufgezeigt, wie sie bei kürzeren oder längeren Fahrzeug-Lieferfristen durch entsprechende Vertragsgestaltungen reagieren können, um Steuernachteile zu verhindern. Die Rückkehr zum alten Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent zum 1. Januar 2021 müssen Kfz-Betriebe dabei unbedingt im Blick behalten. Weitere steuerrechtliche Änderungen aus dem Konjunkturpaket sind die auf 2020 und 2021 befristete Erhöhung des steuerlichen Verlustrücktrags auf 5 Mio. Euro sowie die ebenfalls auf den gleichen Zeitraum befristete Einführung der degressiven Abschreibung von 25 Prozent.

Die Maßnahmen aus dem Konjunkturpaket und die Rechtsänderungen zur Bewältigung der Corona-Pandemie werden sicherlich noch bis in das nächste Jahr Auswirkungen auf die Kfz-Betriebe und die Arbeit der ZDK-Rechtsabteilung haben.



Während des Lockdown und auch danach steht der ZDK den Betrieben zur Seite. Nicht nur in Rechtsfragen, sondern auch mit praktischer Marketing-Unterstützung wie etwa Plakaten und Mund-Nase-Schutz-Masken nach der Wiederöffnung der Autohäuser.



Technik, Sicherheit, Umwelt Die Zukunft gestalten

Die neue Qualitätsmarke AÜK fasst zukünftig alle amtlichen Werkstattuntersuchungen und -prüfungen im Kfz-Gewerbe zusammen. AÜK steht für „Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe“. Dem AÜK-System können sich jetzt schon alle anerkannten Kfz-Werkstätten anschließen. Auch bei der Weiterentwicklung der AU, alternativen Antrieben, der Telematik sowie Arbeiten an Hochvoltfahrzeugen und der Diagnose mit dem EuroDFT bekommen Kfz-Betriebe Unterstützung vom Verband.

Alle Kfz-Betriebe, die hoheitliche Fahrzeugprüfungen anbieten wollen, brauchen zukünftig eine Akkreditierung nach ISO 17020. Die Vorschriften des Bundesverkehrsministeriums basieren auf Vorgaben aus Brüssel. Sie sollen auch künftig eine hohe Qualität bei amtlichen Untersuchungen und Prüfungen sicher-

stellen. Das betrifft neben der Abgasuntersuchung (AU/AUK) auch die Sicherheits- (SP) und Gasanlagenprüfung (GAP). Ab Mitte 2021 müssen alle anerkannten Kfz-Werkstätten nachweisen, dass sie selbst ein akkreditiertes System betreiben oder sie sich dem System des Bundesinnungsverbandes des Kraft-

fahrzeughandwerks (BIV) angeschlossen haben. Sollte dieser Nachweis nicht vorliegen, kann die anerkannte Werkstatt keine amtlichen Untersuchungen oder Prüfungen mehr durchführen. Ziel des Verbands ist es, dass in anerkannten Kfz-Werkstätten diese Aufgaben weiter durchgeführt werden können.

Akkreditierte Überprüfung (AÜK)

Da eine Akkreditierung für eine einzelne anerkannte Werkstatt nicht tragbar ist, hat der ZDK in seiner Funktion als Bundesinnungsverband 2018 damit begonnen, ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) nach ISO 17020 zu entwickeln. Nach Abschluss der Akkreditierung durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) fasst das Kfz-Gewerbe

zukünftig alle amtlichen Untersuchungen und Prüfungen unter der Marke AÜK zusammen. AÜK steht dann für die Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe. Diesem neuen AÜK-System können sich alle anerkannten Werkstätten anschließen. Oberste Priorität bei der Entwicklung des Systems

„Wie ‚Tempo‘ für Taschentücher soll AÜK für amtliche Untersuchungen und Prüfungen in Kfz-Werkstätten stehen.“

Wilhelm Hülsdonk

ist, dass der Aufwand für die Werkstatt auf das absolut notwendige Maß beschränkt wird. Ein wesentliches Element ist die Zentrale Datenbank, in der alle anerkannten Kfz-Werkstätten mit Mess- und Prüfeinrichtungen sowie die verantwortlichen Personen (Inspektoren) sowie alle Kalibrier- und Schulungsnachweise hinterlegt werden. Im Wesentlichen basiert diese Datenbank auf der 2017 eingeführten Prüfstützpunkte-Datenbank (PSP-Datenbank). Der ZDK/BIV geht davon aus, dass die Akkreditierung der Inspektionsstelle des Kraftfahrzeughandwerks bis Ende 2020 abgeschlossen werden kann. Weitere Informationen zu AÜK und zur Teilnahme finden Kfz-Betriebe unter auek.de.

Die AU wird weiterentwickelt

Jährlich werden in Deutschland über 25 Millionen Abgasuntersuchungen (AU) durchgeführt, fast die Hälfte davon (12,5 Millionen) in den mehr als 34 300 anerkannten AU-Werkstätten (Kfz-Meisterbetriebe). Aufgrund des technologischen Fortschritts sind laufend Anpassungen an die Vorschriften zur Abgasuntersuchung notwendig:

Stufe 1: Obligatorische Abgasmessung am Auspuffendrohr (Endrohrmessung) in Kombination mit der OBD-Prüfung an allen Kraftfahrzeugen (Otto, Diesel) seit dem 1. Januar 2018.

Stufe 2: Anpassung der Abgasgrenzwerte (Grenzwertverschärfung) für die Trübungsmessung auf $0,25 \text{ m}^{-1}$ beziehungsweise für die CO-Messung auf 0,1 % Vol. an allen Kraft-



Die Abgasuntersuchung muss künftig nach einem akkreditierten Verfahren durchgeführt werden. Um es AU-Betrieben möglichst einfach zu machen, schafft der Bundesinnungsverband ein neues Qualitätsmanagementsystem: Die Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe (AÜK).

fahrzeugen (Otto, Diesel) mit der Emissionsklasse Euro 6/Euro VI.

Stufe 3: Messung der Partikelanzahl an allen Dieselfahrzeugen ab Schadstoffklasse 6/VI (Partikelanzahlmessung). Geplant war als Einsatztermin zunächst der 1. Januar 2021. Wegen der Verankerung des Prüfablaufs und weiterer offener Punkte wird erst im Herbst 2020 ein neuer Startzeitpunkt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bekanntgegeben. Der ZDK setzt sich dafür ein, dass der Termin unter realistischen Bedingungen von den anerkannten AU-Werkstätten umsetzbar ist.

Abgasmessgeräte werden kalibriert

Seit dem 1. Januar 2019 müssen alle für die AU eingesetzten Messgeräte (Viergas- bzw. Trübungsmessgeräte) bei ihrer nächsten Befassung (Eichung, Reparatur oder Instandsetzung) von einem hierfür nach ISO 17025 akkreditierten Kalibrierlabor normenkonform kalibriert werden. Die Frist für die regelmäßige Kalibrierung beträgt 12 Monate. 2019 wurden von den akkreditierten Kalibrierlaboren von circa 100 000 Abgasmessgeräten rund 80 000 kalibriert. Für 2020 wird eine volle Abdeckung erwartet.

Jährlich werden über 25 Mio. Abgasuntersuchungen durchgeführt, fast die Hälfte davon in anerkannten AU-Werkstätten.

Das ZDK-Präsidium gratulierte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, der an seinem Geburtstag zu Gast bei der Bundestagung des Kfz-Gewerbes war.



Bürokratiemonster Doppelprüfung

Wer eine Abgasuntersuchung (AU) ordnungsgemäß durchführen will, muss dafür Abgasmessgeräte einsetzen, die fristgerecht von der zuständigen Eichbehörde geeicht und zusätzlich von einem akkreditierten Kalibrierlabor kalibriert sind. Rund 100 000 Messgeräte müssen deshalb wiederkehrend geeicht und kalibriert werden. Diese Doppelprüfung ist aber aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll und führt zu einer jährlichen Mehrbelastung von mindestens 8,5 Millionen Euro und zu einer überflüssigen Bürokratie bei den Untersuchungsstellen. Den Weg aus dem Dilemma weist ein ZDK-Vorschlag: Im ersten Schritt sollten die bisherigen „Kann-Vorschriften“ des Mess- und Eichgesetzes (MessEG § 37 Abs. 3) zunächst so angewendet werden, dass zumindest die zweimalige Überprüfung der Abgasmessgeräte vor Ort ausgeschlossen wird. Im zweiten Schritt sollte der § 37 Abs. 3 des Mess- und Eichgesetzes dahingehend geändert werden, die bisherigen „Kann-Vorschriften“ in eine von den Eichbehörden verpflichtend anzuwendende

Vorschrift zu überführen.

Alternative Antriebe und Kraftstoffe

Obwohl in Deutschland die Elektromobilität stark im Vordergrund steht, dürfen auch zukünftig Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren für Erd- bzw.

„Alle reden von Bürokratieabbau, doch bei der Doppelprüfung wiehert der Amtsschimmel seit Jahren besonders laut, und keiner hört es.“

Wilhelm Hülsdonk

Flüssiggas nicht aus dem Fokus verloren werden. Gerade die biologisch oder synthetisch erzeugten Gase, bei denen es sich immer um Methan handelt, bieten ein erhebliches Potenzial zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Auch zukünftig wird der Anteil von Kraftfahrzeugen mit Gasantrieb für das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe nicht nur aufgrund der Emissionseinsparung, sondern auch für den Erhalt des Verbrennungsmotors und des damit verbundenen Servicegeschäfts für die Kfz-Betriebe von enormer Bedeutung sein.

Arbeiten an Hochvolt-Fahrzeugen

Im Arbeitskreis „Hochvolt“ der Berufsgenossenschaft Holz und Metall (BGHM) hat der ZDK die Zusammen-

legung der Qualifizierung „HV-eigensichere“ und „nicht HV-eigensichere“ Fahrzeuge gefordert. Grund ist, dass Kfz-Mechatroniker bei Kraftfahrzeugen mit unterschiedlichen Hochvoltssystemen teilweise nicht eindeutig bestimmen können, ob es sich um ein „HV-eigensicheres“ Fahrzeug handelt oder nicht. Somit müssen die Fahrzeuge grundsätzlich als „nicht HV-eigensicher“ eingestuft und entsprechende Arbeitsschutzmaßnahmen eingeleitet werden.

Die Arbeiten am Fahrzeug werden in drei Kategorien aufgeteilt:

- Allgemeine Arbeiten an Hochvoltfahrzeugen (z. B. Räderwechsel, Bremsentausch)
- Arbeiten an Hochvoltssystemen im spannungsfreien Zustand (alle Ar-

beiten am HV-System oder an HV-Komponenten im spannungsfreien Zustand)

- Arbeiten an unter Spannung stehenden Hochvoltssystemen (z. B. Fehlersuche an unter Spannung stehenden HV-Komponenten, Arbeiten in Energiespeichern)

Die novellierte DGUV-Information wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2021 veröffentlicht.

Vereinzelt wurde die Auffassung vertreten, dass verunfallte Kraftfahrzeuge mit Hochvoltssystemen auf einem sogenannten Quarantäneplatz abge-

Werkstattarbeiten an Hochvoltfahrzeugen werden in Zukunft immer häufiger.

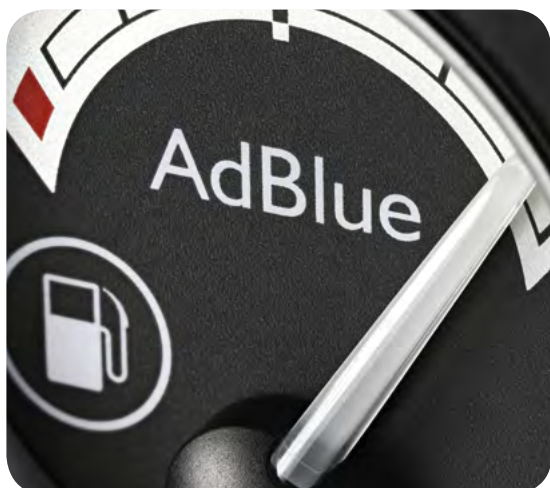


Deutsche Automobil Treuhand, DAT

Jens Nietzschmann Sprecher der Geschäftsführung

Für die Automobilbranche stehen die Jahre 2019 und 2020 klar im Zeichen der Elektrifizierung. Allerdings wurden trotz rekordverdächtig 3,5 Mio. Neuzulassungen 2019 nur 63.281 rein elektrisch betriebene Neuwagen zugelassen und bei 7,2 Mio. Besitzumschreibungen nur 11.376 rein elektrisch betriebene Gebrauchtwagen verkauft. Wir haben die Gründe für das Kaufverhalten im aktuellen DAT-Report zusammengetragen. Technologieoffenheit ist hier das Stichwort der Stunde, und aus diesem Grund haben wir auch unser Diesel-Barometer in

DAT-Barometer umgetauft. So können wir weiterhin faktenbasiert einen monatlichen Blick auf die Branche werfen und unserem Auftrag, Daten zu sammeln und wieder in strukturierter Form bereitzustellen, gerecht werden. Neben der Elektrifizierung beschäftigen wir uns intensiv mit Zukunftsthemen wie künstlicher Intelligenz und Telematikdaten. Bei beiden Themen ist die DAT aufgrund ihrer besonderen Rolle prädestiniert, im Sinne der Branche zu handeln, um diese Geschäftsfelder nicht dritten, branchenfremden Unternehmen zu überlassen.



Seit Sommer 2019 haben die ersten Anbieter eine KBA-Zulassung für die Nachrüstung von SCR-Systemen in Pkw. Fahrzeughalter leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Umweltschutz und erhöhen den Wert ihres Dieselfahrzeugs.

stellt werden müssen, der der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) entsprechen soll. Dies könnte zu einem erheblichen Investitionsaufwand führen. Der ZDK vertritt die Auffassung, dass Quarantäneplätze nicht unter den Bereich der AwSV fallen.

SCR-Nachrüstung

Im Sommer 2019 haben die ersten Anbieter eine KBA-Zulassung (Allgemeine Betriebserlaubnis, ABE) für die Nachrüstung von SCR-Systemen erhalten. Es wird damit gerechnet, dass 2020/21 eine noch größere Anzahl von Euro 4-/Euro 5-Fahrzeugen nachgerüstet werden können. Mit der Abnahmebescheinigung der AU-Werkstätten können Fahrzeug-

halter anschließend das SCR-Nachrüstsystem von der Zulassungsbehörde im Fahrzeugschein eintragen lassen.

Am 8. November 2019 hat der Bundesrat die Erweiterung des § 47 StVZO beschlossen. Nachgerüstete Euro 4-/ Euro 5-Fahrzeuge, die im praktischen Fahrbetrieb weniger als 270 Milligramm Stickoxid pro Kilometer ausstoßen, werden dann von möglichen Verkehrsbeschränkungen aufgrund erhöhter NO_x-Werte ausgenommen.

Arbeiten mit dem EuroDFT

Mit dem EuroDFT steht den Werkstätten ein Diagnose- und Programmiergerät zur Verfügung, das der ZDK gemeinsam mit ADIS-Technology entwickelt hat. Kfz-Betriebe haben damit internetbasierten standardisierten Zugang zu den Reparatur- und Wartungsinformationen der Fahrzeughersteller. Zurzeit werden folgende Herstellerplattformen unterstützt: Audi, BMW und Mini, Ford, Mercedes-Benz und Smart, PSA-

Gruppe mit Citroën, DS, Opel, Vauxhall und Peugeot sowie Seat, Skoda, Toyota und Volkswagen. Damit können Autohäuser und Kfz-Betriebe bei insgesamt 15 Fahrzeugherstellern bzw. -importeuren alle Instandsetzungsarbeiten ordnungsgemäß und effizient durchführen, Wartungen und Inspektionen in die digitalen Servicehefte eintragen, eine vollumfängliche Fahrzeugbewertung über die Diagnose aller verbauten Steuergeräte durchführen sowie Zubehör- und Nachrüstteile wie eine Anhängerkupplung an das Kraftfahrzeug adaptieren.

Seit Mitte 2019 führt die Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) Hersteller-schulungen durch, die zunächst vom Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) initiiert wurden. In den Schulungen lernen die Teilnehmer mit dem EuroDFT und

den verschiedenen Diagnoseportalen der Fahrzeughersteller zu arbeiten und die Funktionen sinnvoll in den Arbeitsalltag der Kfz-Betriebe einzubauen. Die Schulungen finden im TAK-Labor in Köln und in der Bildungsakademie des ZKF in Friedberg statt.

Telematik – Für fairen Wettbewerb

Ein fairer Wettbewerb ist nur dann möglich, wenn alle Branchenplayer einen direkten und diskriminierungsfreien Zugang zu den Fahrzeugdaten erhalten. Für Unternehmen des unabhängigen Kfz-Aftermarkets

„Mit dem EuroDFT haben Werkstätten vollen Zugang zur Diagnose und Programmierungssoftware der Hersteller.“

Werner Steber, Abt. Technik

Die SCR-Nachrüstung ist ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz und zur Werterhaltung des Dieselfahrzeugs.

müssen die gleichen Voraussetzungen gelten wie für die Fahrzeughersteller, und zwar sowohl für die im Fahrzeug generierten Daten als auch für den Zugang zum Kunden. Die enormen Datenmengen sind eine Voraussetzung für autonomes Fahren. Sie ermöglichen aber auch zahlreiche digitale Dienstleistungen, wie das Erkennen und Beheben von elektrischen Fehlern, die Reparatur von elektrischen Fehlern per Remote-Diagnose und die Kommunikation mit dem Fahrer über das fahrzeugeigene Display. Schon heute zeichnet sich ein restriktiver Umgang der Fahrzeughersteller mit im Fahrzeug generierten Daten ab. Bereits in diesem Jahr kommen Fahrzeuge auf den Markt, deren OBD-Schnittstelle elektronisch gesperrt ist. Aufgrund der ungleichen Verhandlungsposition kann man nicht darauf setzen, dass bilaterale Verhandlungen zwi-

schen Fahrzeugherstellern und Mittelständlern das Problem lösen. Eine offene Telematik-Plattform (OTP) ist deshalb die beste Lösung. Eine freie, interoperable sowie diskriminierungsfreie Telematik-Schnittstelle im Fahrzeug muss gesetzlich festgeschrieben werden. Dieser Meinung des Kraftfahrzeuggewerbes schließen sich die Verbände Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA), FSD, DEKRA und Verband der

Das Kfz-Gewerbe fordert eine offene und interoperable Telematik-Schnittstelle (OTP).

TÜV (VdTÜV), der ASA-Verband und der ZKF an. Um eine verbraucherfreundliche Anbietervielfalt zu erhalten und die Zukunftsfähigkeit der Branche zu sichern, muss die Politik jetzt Rahmenbedingungen schaffen.

Bundesfachgruppe „Freie Werkstätten“

Die Bundesfachgruppe „Freie Werkstätten“ engagiert sich innerhalb des Deutschen Kfz-Gewerbes seit vielen Jahren für die Themen der nicht markengebundenen Betriebe. Hierzu gehören nach wie vor der ungehinderte und standardisierte Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für alle Kraftfahrzeuge, der Zugang zum elektronischen Wartungsheft sowie die Einrichtung einer sogenannten Konformitätsbewertungsstelle für den Zugang zu diebstahlrelevanten Daten.



Seit Mitte November 2019 nutzen „Die Autodoktoren“ Hans-Jürgen Faul (r.) und Holger Parsch (2. v. r.) in ihren Kfz-Werkstätten das EuroDFT-Diagnosegerät. Das Gerät wurde vom ZDK in Kooperation mit ADIS-Technology entwickelt und ermöglicht den uneingeschränkten Zugang zu Fahrzeugen über die originale Diagnosesoftware der Hersteller. Mehr unter eurodft.com.

Interview mit Arne Joswig, ZDK-Vorstandsmitglied

Eine komplexe Beziehung

Ein paar Ladesäulen für E-Fahrzeuge aufstellen, Stecker rein und fertig: Ganz so simpel ist es leider nicht. Die Tücken stecken im Detail.

Herr Joswig, eine leistungsfähige Infrastruktur mit vielen Ladepunkten ist für die Verbreitung der E-Mobilität unverzichtbar. Die Autohäuser tragen ihren Teil dazu bei. Welche Herausforderungen warten?

■ Arne Joswig: Die Fragestellungen rund um die Ladeinfrastruktur sind komplex. Es geht um die passende Ladetechnologie, sprich Wechselstrom (AC) oder Gleichstrom (DC). Ganz wichtig: Wie wirkt sich diese Entscheidung auf die fahrzeugeigenen Ladesysteme aus? Darüber hinaus müssen die hauseigene Stromnetz-Infrastruktur und der bestehende Anschluss an das regionale Versorgungsnetz für den Aufbau der vorgesehenen Ladestationen ausgelegt sein.

Worauf ist bei der Frage Wechsel- oder Gleichstromtechnologie besonders zu achten?

■ Hier geht es zum einen um die Kosten. Wechselstrom-Säulen sind deutlich günstiger als Gleichstrom-Säulen. Für den fabrikatsgebundenen Autohandel hängt die Entscheidung natürlich in erster Linie von den Vorgaben der Hersteller ab. Zum anderen sollte aber auch das im Fahrzeug vorhandene Ladesystem herangezogen werden. Denn teilweise divergieren die Wunschlösung der Hersteller und die vom Fahrzeug in der Praxis nutzbare Ladetechnologie.

Wie ist das zu erklären?

■ Elektrofahrzeuge verfügen über einen On-Board-Lader, der den Wechselstrom für die Speicherung in der Traktionsbatterie in Gleichstrom umwandelt. On-Board-Lader und Ladesäulen weisen jeweils maximale Ladeleistungen auf. Sobald die Leistung der Säule die des On-Board-Laders übersteigt, kann die zusätzliche Leistung beim AC-Laden nicht

vom Fahrzeug aufgenommen werden. Die Folge: Der Ladevorgang verlangsamt sich erheblich.

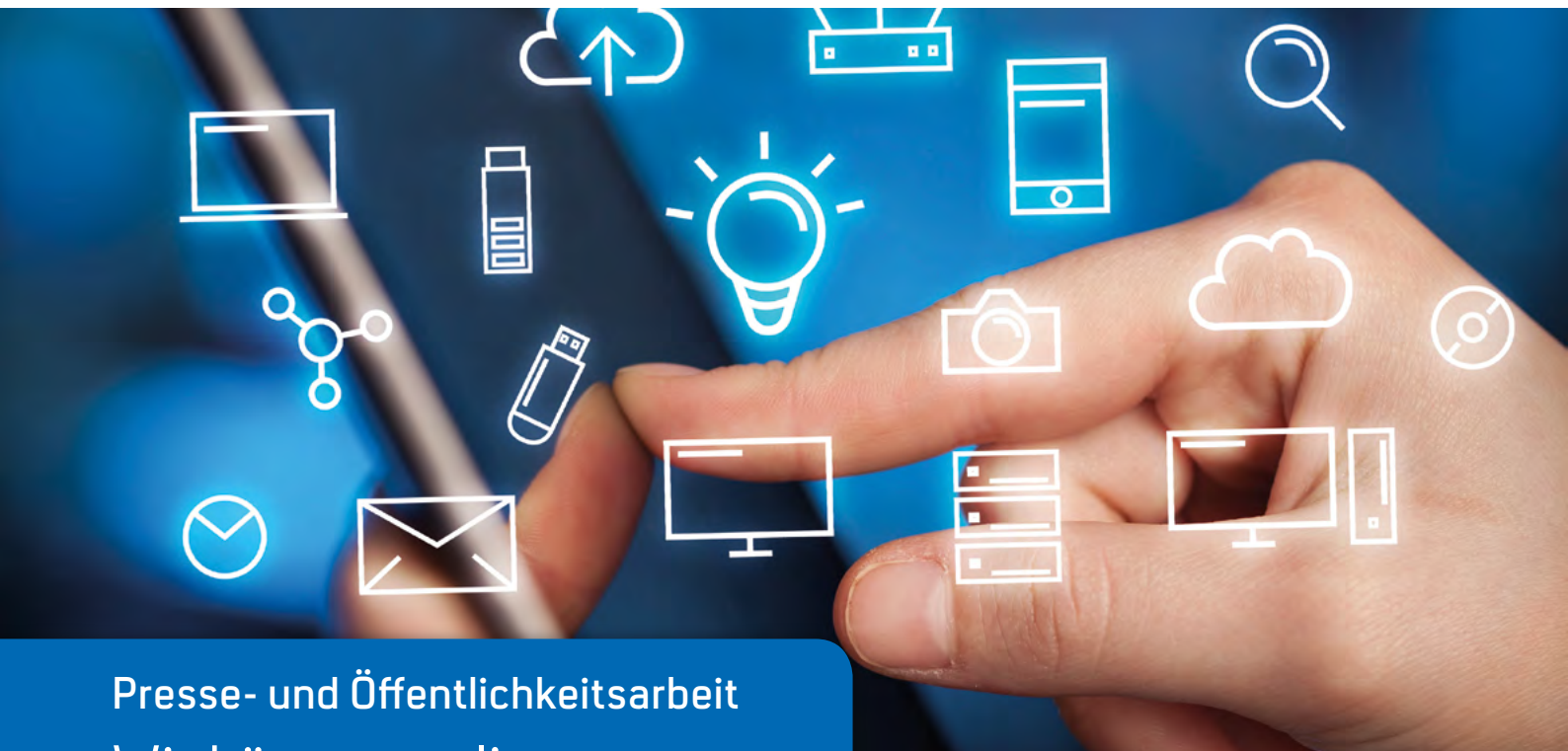
Welcher Weg führt aus diesem Dilemma?

■ Hier kann die DC-Ladetechnologie Abhilfe schaffen, weil die Wandlung von Wechsel- in Gleichstrom bereits im Ladepunkt erfolgt und der Engpassfaktor On-Board-Lader umgangen wird. Das E-Fahrzeug muss allerdings den europäischen CCS-Standard erfüllen oder alternativ das japanische ChaDeMo-System bedienen. Aus strategischen Gründen kann es durchaus Sinn machen, eine Ladesäulen-Infrastruktur zu planen oder zu errichten, die die Ladeleistung aktueller Fahrzeuggenerationen übersteigt. Denn aufgrund der aktuellen Marktentwicklung ist zukünftig mit einer Steigerung der Ladeleistungen zu rechnen.

Wer hilft, wenn es um die hauseigene Ladeinfrastruktur und das regionale Versorgungsnetz geht?

■ Um die Nutzbarkeit der hauseigenen Anlagen zu überprüfen, ist die Kontaktaufnahme mit dem Elektromeister des Vertrauens naheliegend. Er kennt die Leistungsfähigkeit der autohauseigenen Infrastruktur und kann qualifiziert beraten. Anschließend ist im Dialog mit dem regionalen Netzbetreiber zu klären, ob der bestehende Netzanschluss für die geplanten Ladeleistungen ausgelegt ist oder eine Ertüchtigung des Anschlusses erforderlich wird. Und schließlich gilt es, den passenden Ladesäulen-Anbieter für das definierte Anforderungsprofil zu finden.





Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Wir können online.

Kommunikation wird immer digitaler, visueller und hörbarer, auch im Kraftfahrzeuggewerbe. So werden Mitglieder und Kunden heute erreicht. Social Media, Apps, Podcasts und neue Online-Angebote gehören zu jeder modernen PR-Kampagne dazu, egal ob für die E-Mobilität, den Reifenwechsel, den Licht-Test oder zur neuen Kampagne für AÜK, der Akkreditierten Überprüfung im Kfz-Gewerbe.

„Wenn alle Betriebe mitmachen, schaffen wir es, eine bundesweite Marke zu etablieren“, so Bundesinventionsmeister Wilhelm Hülsdonk. Der ZDK begleitet die Einführung der neuen Marke AÜK (Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe) mit einer Kommunikationskampagne und einer neuen Webseite. Werkstätten finden hier Informationen, Podcasts und ein Video, das vor allem auf die Vorteile

der Abgasuntersuchung im eigenen Betrieb eingeht.

AÜK-Webseite: auek.de

Neben einem Fragen-Antworten-Katalog gibt es auf auek.de auch ein Interview mit Detlef-Peter Grün über seine Erfahrung als Pilotbetrieb. Werkstätten können die „Vertragliche Einbindung“ ausfüllen und an ihre Innung schicken, um dem AÜK-

System beizutreten. Fast 13 000 Betriebe haben das bereits getan. Nun kommt es darauf an, alle anderen mitzunehmen. Deshalb stehen ein Flyer für die Betriebe und weitere Materialien für die verbandsinterne Kommunikation bereit. Ebenfalls bereits erhältlich: AÜK Plus, das Programm zur Dokumentation der Werkstattuntersuchungen und Nachfolgesoftware zu AU Plus und GAP Plus.

Digitalisierung der Kommunikation

Das Kraftfahrzeuggewerbe baut seine digitale Kommunikation weiter aus, kfzgewerbe.de erhält einen Relaunch und wird für die Anwendung auf dem Smartphone und Tablet optimiert. Dazu wird die technische Basis aktualisiert und das Design aufgefrischt. Neu geschaffen wird auch die Anbindung der Rundschreiben aus dem Intranet sowie ein zentraler Dokumentenpool. Das Intranet hat inzwischen zahlreiche Erweiterungen erfahren und wurde an die Anforderungen der Nutzer angepasst. Es ist damit noch bedienerfreundlicher geworden. Eine Werbeoffensive für die App kfz.innung erreichte weitere Landesverbände und Innungen, so dass mittlerweile rund 90 Innungen damit arbeiten und ihre Mitglieder mit aktuellen Nachrichten und Informationen versorgen. Die Wand-



zeitung wird es in Zukunft zusätzlich auch online geben.

Aktuelle Informationsangebote

Um aktuellen Informationsbedürfnissen gerecht zu werden, hat der ZDK auf kfzgewerbe.de neue Seiten eingerichtet. Im Bereich Job und Karriere

finden sich Informationen zum Arbeiten und zur Ausbildung beim Verband sowie offene Stellenangebote. Das Thema Elektromobilität nimmt deutlich an Fahrt auf, deshalb finden Betriebe nun Materialien, Fragen und Antworten dazu im Mitgliederbereich von kfzgewerbe.de. Dazu gehören Merkblätter, Weiterbildungsangebote, Anforderungsprofile und Förderanträge zur Ladeinfrastruktur sowie ein Podcast. Auf einer Sonderseite zur Corona-Krise hält der ZDK Handel und Werkstatt über alle relevanten Entwicklungen auf dem Laufenden: Schutzmaßnahmen, Betriebsschließungen, arbeitsrechtliche Fragestellungen sowie finanzielle Hilfen und Kontaktadressen.

Die App kfz.innung bietet aktuelle Nachrichten und Informationen.



Das PR-Seminar der norddeutschen Landesverbände in Stralsund war die letzte Präsenzveranstaltung des Kfz-Gewerbes vor dem Corona-Lockdown.

Podcast

Auf die Kommunikation und Information der Mitgliedsbetriebe zielt das neue Format Podcast. Audiobeiträge werden häufig beim Autofahren, beim Sport oder zuhause gehört und erzielen überdurchschnittlich schnell hohe Reichweiten und eine treue Hörschaft. Der Podcast-Trend befindet sich immer noch in der Wachstumsphase. Speziell für Fachbeiträge bieten Podcasts Vorteile. Damit kann das Kraftfahrzeuggewerbe seine Kommunikation mit den Mitgliedsbetrieben auf ein neues, zeitgemäßes Level bringen. Die Podcasts sind über Spotify, die Podcast-App, You-

Mit dem Podcast Pro-Motor tauchen wir in die Themen der Branche ein.

Tube und andere Podcast-Kanäle abrufbar. Bisher realisierte Themen sind unter anderen: Elektromobilität, Vergütungssysteme, Vertikal-GVO, Abgasuntersuchung sowie Verbandsarbeit in Berlin und Brüssel oder Corona-Hilfe.

CarCamp präsentiert Digitalisierungsumfrage

Auf dem CarCamp am 20. September 2019 präsentierte der ZDK die Ergebnisse der Digitalisierungsumfrage. Befragt wurden 861 Betriebe, 83 Prozent der Teilnehmer waren Geschäftsführer oder Führungskräfte. Wichtigstes Ergebnis: Nur zwölf Prozent der Betriebe verfügen über eine Strategie für diese Herausfor-

derung. Über 70 Vertreter von Autohäusern, Werkstätten, Herstellern, Kfz-Verbänden und anderen Branchenakteuren diskutierten einen Tag lang über Trends und aktuelle Entwicklungen in der Autobranche. Digitalisierung, Mobilitätswende und neue Geschäftsmodelle standen dabei im Fokus.

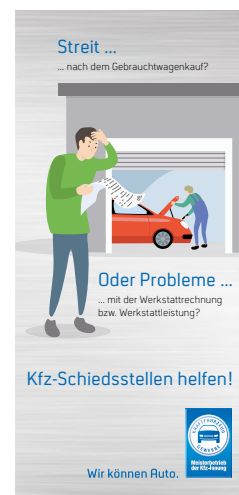
Medienresonanz

Der ZDK veröffentlichte 2019 80 Pressemeldungen zu aktuellen Themen des Kraftfahrzeuggewerbes. Aufgrund der Diesel-Krise war diese Zahl zeitweise stark angestiegen und hat sich nun wieder normalisiert. Ziel bleibt es, Qualität vor Quantität zu setzen und die Medien dann anzusprechen, wenn man auch wirklich etwas zu sagen hat. Viermal pro Jahr liefert das Deutsche Kraftfahrzeuggewerbe redaktionelle Beiträge zu saisonalen Themen wie Licht-Test, Scheiben-Check, Reifenwechsel und Urlaubs-Check für die Medien. Damit wurde eine Medien-

auflage von 24 Mio. erreicht, das entspricht einem Anzeigenwert in Höhe von fast einer Million Euro. Für das Radio wurden ebenfalls Beiträge zu Themen wie Werkstatt, Unfall, Klimaanlage oder Unwetter produziert und den Sendern zur Verfügung gestellt.

50 Jahre Schiedsstellen

Die Kfz-Schiedsstellen sind seit 1970 für Kundenzufriedenheit und



Ein Kundenflyer erklärt, wie man mit einem Schlichtungsverfahren eine gerichtliche Auseinandersetzung vermeiden kann.



Spende für Off Road Kids: Anlässlich der Jahrespressekonferenz 2020 in Berlin übergab ZDK-Präsident Jürgen Karpinski einen Scheck in Höhe von 2.500 Euro an Ines Fornaçon, Leiterin der Berliner Streetwork-Station der Stiftung.

Die Polizistin Christina Kleine war Licht-Test-Botschafterin 2019.

Verbraucherschutz aktiv. Lassen sich Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Kunden und dem Kfz-Betrieb nicht vor Ort klären, ist es besser, zunächst die Schiedsstelle einzuschalten. Das spart dem Kunden den Weg zum Anwalt. Die Zahl der Schiedsanträge hat in den letzten Jahren immer weiter nachgelassen, Kunden hatten also weniger Gründe, um Werkstattaufträge oder Gebrauchtwagenkäufe zu beanzustanden. Das Kraftfahrzeuggewerbe nutzt das 50-jährige Jubiläum gemeinsam mit den Partnern ADAC, DAT und der Europäischen Stelle für Verbraucherschutz, die Arbeit der Schiedsstellen vorzustellen und hat dazu einen Kundenflyer (im Shop) sowie ein Video herausgebracht, das auf dem YouTube-Kanal des ZDK zu finden ist.



Licht-Test

Durch die Erweiterung der digitalen Kommunikationsmaßnahmen beim Licht-Test konnten 2 Mio. Kontakte in der jungen Zielgruppe im Alter von 18 bis 34 Jahren erzielt werden. Stories auf Instagram und neue Videoclips sorgten für zusätzliche Aufmerksamkeit. Hinzu kamen Reichweitenaktionen (Hashtag-, Influencer- und Gewinnspiel-Aktionen). Die Zahl der Follower wie auch die Reichweite konnten damit gegenüber dem Vorjahr verdreifacht werden.

Für die Online-Ansprache der Kunden konnten Autohäuser und Werkstätten auf ein Social-Media-Kit mit Clips und Grafiken zurückgreifen. Auch Innungen, Verkehrswachen und Polizei waren in den Sozialen Medien zum Thema Licht-Test aktiv. Insgesamt erzielte die Kampagne über 95 Millionen Kontakte. Der Licht-Test wurde 2019 mit dem Fox-Award in Silber ausgezeichnet und war für den DEKRA-Award im Bereich Sicherheit und Verkehr nominiert.

Die Social-Media-Aktivitäten werden fortgeführt und um einen Pod-



Präsentation der neuen Licht-Test-Plakette in Berlin mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und ZDK-Präsident Jürgen Karpinski.



Ehrenkalligraph für Dietmar Clysters

„Mit seiner Fähigkeit, komplexe Zusammenhänge verständlich und sympathisch zu vermitteln, gelingt es ihm, durchweg ein positives Bild des Kraftfahrzeuggewerbes in Rundfunksendungen, Fernsehinterviews und Zeitungsberichten zu prägen“, so ZDK-Vorstand Arne Joswig. Deshalb erhielt Dietmar Clysters die höchste Auszeichnung für ehrenamtliche Öffentlichkeitsarbeit im

cast zum Licht-Test ergänzt. 2020 bringt einige weitere Neuerungen: Die Nürnberger Versicherung verstärkt den Licht-Test als Partner. Im Kfz-Meister-Shop können Mitgliedsbetriebe Plaketten und Plakate auch direkt online zum günstigen Mitgliedspreis bestellen. Damit soll sichergestellt werden, dass alle Betriebe mit genügend Werbematerial und Licht-Test-Plaketten versorgt sind. Beim Gewinnspiel gibt es in diesem Jahr neben einem Mitsubishi Space Star zusätzlich 75 Jahresabos der Zeitschrift Auto Bild.

schen Verkehrssicherheitsrates angeschlossen (DVR). Die wichtigste Botschaft: „Sommerreifen im Sommer, Winterreifen im Winter“ unterstützt die Werkstätten argumentativ bei der Kundenansprache zum Reifenwechselgeschäft. Neben einer großen Telefonaktion im Herbst sorgte eine Plakatkampagne auf 26 Lkw für mehr Sichtbarkeit in der Öffentlichkeit. Betriebe erhalten Checklisten, Kundenanschriften, Anzeigenvorlagen und ein Social-Media-Kit. Eine weitere Kampagne des Kraftfahrzeuggewerbes ist der „Autoglasmonat Mai“, der Kunden für das Thema Steinschlag und Scheibenreparatur bzw. -tausch sensibilisiert. Damit Autohäuser und Werkstätten noch besser als moderne Servicebetriebe wahrgenommen werden, gibt es im kfm-meister-shop.de eine Vielzahl interessanter Aktionsmaterialien zu HU/AU, Sicherheits-, Urlaubs- und Winter-Check sowie Imagematerialien wie Kennzeichenhalter, Schmutzfangmatten für Büro und Werkstatt sowie das Kfz-Meisterschild. Während der Corona-Krise unterstützte der ZDK auch mit Kundenplakaten zu den aktuellen Hygieneregeln im Autohaus sowie mit Mund-Nase-Schutz in Einweg- oder Stoffausführung.

„Dietmar Clysters prägt das positive Bild des Kfz-Gewerbes.“

Arne Joswig

Kfz-Gewerbe, den Ehrenkalligraphen für mehr als 25 Jahre außerordentliches Engagement und Erfolg. Clysters prägt seit 1990 die Presse- und

Öffentlichkeitsarbeit der Innung Rhein-Neckar-Odenwald. Er ist außerdem seit 2005 stellvertretender Pressesprecher des Landesverbandes Baden-Württemberg.

Mit dem Kalligraphen in Gold wurde Dietlinde Stüben-Endres, Obermeisterin der Vestischen Innung des Kfz-Gewerbes Recklinghausen und Gelsenkirchen, ausgezeichnet. Sie überzeugte mit ihrem Einsatz für die „Antriebsart Wasserstoff“. Sie setzt sich für die Errichtung neuer Wasserstofftankstellen ein, organisiert Veranstaltungen und Diskussionsrunden zum Thema und stellt Fahrzeuge zur Probefahrt bereit.

Die Auszeichnung in Silber erhielt Michael Ihle, Landespressesprecher im Verband des Kfz-Gewerbes Schleswig-Holstein. Er veranstaltet regelmäßig lebendige Kooperationen mit dem Norddeutschen Rundfunk. Mit der Verlosung von 15 Reifensätzen

Die Bilanz des Licht-Test ist erfreulich: Die Zahl der Mängel ging insgesamt leicht zurück.

Servicekompetenz: Sommerreifen, Winterreifen, Autoglas

Der ZDK bietet Autohäusern und Werkstätten das ganze Jahr viele Möglichkeiten, ihre Service-Kompetenz herauszustellen. Saisonale Unterstützung gibt es mit Kampagnenmaterial zum „Reifenmonat März“ oder zum Reifenwechsel im Herbst. Dazu hat sich der Verband der Initiative Reifenqualität – „Ich fahr auf Nummer sicher!“ des Deut-

Das sind die Gewinner des Blauen Kalligraphen 2019. Vorstandsmitglied Arne Joswig (l.), Stephan Lenz (Fuchs Schmierstoffe, 2.v.r.) und Moderator Michael "Goofy" Förster (r.) gratulierten.



bei der „Sommerreifenaktion im März“ erreichte er damit pro Tag 500 000 Menschen.

Den Medienpreis in Bronze verdiente sich Torsten Treiber, Obermeister des Kfz-Gewerbes Region Stuttgart, für seine Webseite zum Thema Elektromobilität „emobil-region-stuttgart.de“. Interessierte finden hier E-Fahr-

zeuge, Händler, Werkstätten und Ladestationen in der Region. Videos zu den Projekten sind auf dem YouTube-Kanal des ZDK abrufbar.

**Ein starker PR-Partner:
Fuchs Schmierstoffe**

Seit vielen Jahren arbeiten das Kraftfahrzeuggewerbe und Fuchs Schmier-

stoffe erfolgreich zusammen. Das soll auch in Zeiten des Wandels so bleiben. Deshalb wird es weiter einen regen Austausch geben. Fuchs ist bei vielen Veranstaltungen des Kfz-Gewerbes präsent und informiert Betriebe über aktuelle Trends beim Schmierstoff-Service, wie etwa die Getriebeöl-Spülung oder die Füllstandsüberwachung des Öltanks.



FUCHS SCHMIERSTOFFE

Stefan Knapp
Vorsitzender der Geschäftsführung

Das Kraftfahrzeuggewerbe und FUCHS in Mannheim verbindet sehr viel mehr als nur 16 Jahre der gemeinsamen Zusammenarbeit in einer einmaligen Partnerschaft. Zum Beispiel immer wieder neue, digitale Service-Ideen wie unsere smarte Tank-Telemetrie zu entwickeln und voran zu bringen.

Als einer der weltweit führenden Schmierstoff-Erstausrüster können wir auch in diesen herausfordernden Zeiten einen wichtigen Bei-

trag für den zukünftigen Erfolg der Autohäuser und Werkstätten leisten. Dabei sind uns auch unsere deutschen Standorte Mannheim, Kiel und Wedel sehr wichtig. Ein guter Grund, sie weiter zu modernisieren und auszubauen.

Lassen Sie uns gemeinsam die Zukunft des Kraftfahrzeuggewerbes erfolgreich gestalten!

Vorstandsmitglieder



Jürgen Karpinski
Präsident



Thomas Peckruhn
Vizepräsident



Wilhelm Hülsdonk
Vizepräsident
und Bundes-
innungsmeister



Dr. Harry Brambach
Schatzmeister



Peter Börner



Johann Gesthuysen



Arne Joswig



Bruno Kemper



Michael Kraft



Frank Mund



Hans-Werner Norren



Holger Schade



Andreas Tröger



Albert Vetterl



Stefan Vorbeck



**Dirk Weddigen
von Knapp**



Arnulf Winkelmann



Michael Ziegler

Geschäftsführer und Referenten

Hauptgeschäfts-
führung (Abt. 1)



Dr. Axel Koblitz
Hauptgeschäfts-
führer

Referentin
Manuela Liehr

Recht,
Steuern, Tarife
(Abt. 2)



Ulrich Dilchert
Geschäftsführer

Referenten
Christian Hansen,
Stefan Laing,
Marion Nikolic,
Marco Siega

Technik,
Sicherheit,
Umwelt
(Abt. 3)



Werner Steber
Geschäftsführer

Referenten
Rolf Böldicke, Michael
Breuer, Hans-Walter
Kaumanns,
Dominik Lutter

Hauptstadt-
büro
(Abt. 4)



Dr. Christoph Konrad
Geschäftsführer

Referent
Alex Jan Erdmann

Finanzen und
Verwaltung
(Abt. 5)



Matthias Kenter
Geschäftsführer

Betriebs-,
Volkswirtschaft
und Fabrikate
(Abt. 6)



Antje Woltermann
Geschäfts-
führerin

Referenten
Jan Jockisch, Ellen
Schmidt, Christoph
Stricker, Marc Voß,
Marcus Weller

Presse- und
Öffentlich-
keitsarbeit
(Abt. 7)



Ulrich Köster
Geschäftsführer

Referenten
Stefan Meyer,
Simon Pfof

Berufs-
bildung
(Abt. 8)



Birgit Behrens
Geschäfts-
führerin

Referenten
Claudia Kefferpütz,
Joachim Syha,
Daniel Winkler,
Andrea Zeus

Ausgabe 2020

Zahlen & Fakten 2019



Herausgeber:
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe Zentralverband (ZDK)

Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn

Mohrenstr. 20/21
10117 Berlin

Rue J. de Lalaing 4
1040 Brüssel/Belgien

www.kfzgewerbe.de



Fotos: ProMotor T. Volz, ZDH, MDR aktuell, Anja Jungnickel, Adobe Stock (ra2 studio, peshkowka), iStock (8vFani), Shutterstock (Bjoern Wylezich, janews, John_T, Jean Andrian, metamorworks), Ansgar Koreng / CC BY 3.0 (DE)

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