



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE



©AdobeStock\_Alena Ozerova

# KFZ-INFO

**Februar 2025**  
Mitteilungen der Innung  
des Kraftfahrzeuggewerbes  
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



# Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation	Seite	3-5
Handel	Seite	5-6
Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen	Seite	7-8
Handwerk / Technik / Umweltschutz	Seite	9
Berufsausbildung / Weiterbildung	Seite	10
Tankstellen	Seite	11
Betriebswirtschaft / Steuern	Seite	12

## Impressum

### Herausgeber:

Wirtschaftsgesellschaft der Innung des  
Kraftfahrzeuggewerbes, Rhein-Neckar-Odenwald mbH

### Geschäftsstelle:

68309 Mannheim, Chemnitzer Straße 10  
Tel. 06 21/4 96 73-0, Fax 06 21/496 73 29

### Obermeister:

Dietmar Clysters, 68535 Edingen-Neckarhausen,  
Rosenstraße 2

### Redaktion:

Dietmar Clysters, Harald Gross,  
Hans Busalt, Thomas Bauer

### Konzeption & Gestaltung:

Woche Verlag GmbH, Edisonstraße 14, 68309 Mannheim

### Druck:

Brückmann Druck & Werbetechnik, 68519 Viernheim

Erscheinungsweise 1x monatlich.

## Titelseite

**Wahlbereit:** Notwendige Veränderungen für die deutsche Wirtschaft und das Kfz-Gewerbe – Bürokratieabbau und Elektromobilität im Fokus der Bundestagswahl 2025 Die Bundestagswahl 2025 steht vor der Tür, und mit ihr eine entscheidende Weichenstellung für die Zukunft der deutschen Wirtschaft und insbesondere des Kfz-Gewerbes. Der ZDK-Vorstand hat zehn Forderungen zur kommenden Bundestagswahl verabschiedet. Unter dem Titel „Mobilität als Kern von Freiheit und Wirtschaft“ fordert der ZDK unter anderem eine Stärkung des Kfz-Gewerbes, den Abbau bürokratischer Regelungen, die Sicherung von Fachkräften, die Förderung der individuellen Mobilität, die sichere Ausgestaltung der Digitalisierung, die Gewährleistung einer nachhaltigen und bezahlbaren individuellen Mobilität, eine umfassende Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur, ein klares Bekenntnis zur Technologieoffenheit sowie ein starkes Deutschland in einer starken Europäischen Union. Der 16-seitige Forderungskatalog geht in erster Linie an die Parteizentralen der demokratischen Parteien, die bereits im Deutschen Bundestag vertreten sind. Der Forderungskatalog kann unter [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden.

### 10 Forderungen des ZDK zur Bundestagswahl 2025

<b>Kfz-Gewerbe stärken!</b>	Unsere <b>40.000 Betriebe</b> mit ihren <b>470.000 Arbeitsplätzen</b> sind Mittelstand „Made in Germany“. Als Teil der Wertschöpfungskette brauchen wir einen festen Sitz in allen Beratungsgremien der Bundesregierung.	<b>Mobilität muss nachhaltig und bezahlbar sein!</b>	Auch in Zukunft halten <b>individuelle Kraftfahrzeuge</b> Bevölkerung und Wirtschaft <b>mobilität</b> . Statt Verbote braucht es fortschrittliche und sozial verträgliche Mobilitätslösungen, orientiert an den Lebensrealitäten!
<b>Bürokratie abbauen!</b>	Die bürokratische Belastungsgrenze ist längst <b>überschritten</b> . Kfz-Betriebe brauchen keine neuen Berichtspflichten, wie die Nachhaltigkeitsberichterstattung, aus Berlin oder Brüssel, sondern Vertrauen der Politik in Unternehmertum.	<b>Infrastruktur modernisieren!</b>	Der <b>desolate Zustand der Straßeninfrastruktur</b> schadet dem Wirtschaftsstandort. Wir brauchen wieder die Zweckbindung der Lkw-Maut nach dem Prinzip „ <b>Straße finanziert Straße</b> “.
<b>Fachkräfte sichern!</b>	Obwohl das Kfz-Gewerbe Ausbildungsmagnet ist, <b>fehlen</b> unseren Betrieben schon heute <b>tausende Fachkräfte!</b> Dagegen hilft die unbürokratische Anerkennung ausländischer Abschlüsse.	<b>Technologieoffenheit stärken!</b>	Die <b>EINE Lösung</b> zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs <b>gibt es nicht!</b> Eine Reform der Energiesteuer muss CO <sub>2</sub> -neutrale Kraftstoffe anreizen, um auch den Fahrzeugbestand zu adressieren.
<b>Elektromobilität fördern!</b>	Die <b>E-Mobilität</b> in Deutschland braucht <b>neuen Schwung!</b> Dafür fordern wir eine Mobilitätsprämie für <b>neue und gebrauchte E-Fahrzeuge</b> sowie einen Innovationsbooster z.B. beim bidirektionalen Laden.	<b>Kreislaufwirtschaft zukunfts-fähig machen!</b>	Kreislauforientierten Geschäftsmodellen <b>gehört die Zukunft</b> . Damit der Weg dorthin gelingt, braucht es harmonisierte Regelungen in der EU, finanzielle Anreize und Prozessstandards.
<b>Digitalisierung sicher gestalten!</b>	Ohne den fairen <b>Zugang zu Fahrzeugdaten</b> haben unsere Unternehmen in Zukunft <b>keine realen Wettbewerbschancen!</b> Der Gesetzgeber muss dies in seinen Fokus rücken und faire Regeln formulieren.	<b>Starkes Deutschland in einer starken EU!</b>	Wir sind stolz auf unser Land und seine <b>europäische Verantwortung!</b> Die deutsche Bundesregierung muss aber auch Interessen vertreten, gerade bei wichtigen Themen wie der CO <sub>2</sub> -Flottenregulierung.

# Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

## ZVK beschließt eigene Geschäftsstelle

Der Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks (ZVK) hat in seiner außerordentlichen Mitgliederversammlung am 3. Dezember 2024 zwar mit einer Minderheit von Landesverbänden, aber mit einer Mehrheit von Stimmen (aufgrund hohen Stimmgewichts von NRW und Bayern) beschlossen, den Betrieb der gemeinsamen Geschäftsstelle von ZDK und ZVK zum 31. Dezember 2025 zu kündigen und neu zu organisieren. Damit würden Handels- und Handwerksinteressen künftig von zwei unterschiedlichen Verbänden wahrgenommen. Unser Verband hatte sich wegen einer möglichen Schwächung der Gesamtorganisation gegen das Vorhaben positioniert.

Der ZVK ist der Zusammenschluss der Landesinnungsverbände und Landesinnungen des Kfz-Handwerks. Seine Aufgaben sind im Wesentlichen die Interessenvertretung des Kfz-Handwerks (inklusive Berufsbildung) sowie die Information und Unterstützung seiner Mitglieder in fachlicher und berufsständischer Hinsicht. Er will Mitglied im Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe e.V. (ZDK) bleiben, der neben den handwerks- und bildungspolitischen Fragestellungen zusätzlich die Interessen des

Fahrzeughandels bündelt und darüber hinaus möglicherweise zentrales Sprachrohr für allgemeine wirtschafts- und sozialpolitische Belange des gesamten Kfz-Gewerbes gegenüber Medien und Politik bleiben könnte. Hierzu sollen im Januar Gespräche zwischen ZDK und ZVK starten.

„Bei der Umsetzung der notwendigen Maßnahmen wird die Unternehmensberatung RSM Ebner Stolz den ZVK unterstützen. Dr. Kurt Christian Scheel wurde in seiner bisherigen Doppelfunktion als Hauptgeschäftsführer des ZVK abberufen, er bleibt aber Hauptgeschäftsführer des ZDK. Die beiden Verbände werden auch weiterhin gemeinsam die Spitzenorganisation der Branche bilden“, so Detlef Peter Grün, Vorstandsvorsitzender des ZVK und Bundesinnungsmeister. „Das Ziel des ZDK ist es, am Ende dieses Prozesses mit seinen Mitgliedsverbänden stärker als zuvor die Interessen der Branche zu vertreten und sich dazu bestmöglich aufzustellen“, so ZDK-Präsident Arne Joswig.

Wichtig: Direkte Folgen für Autohäuser und Kfz-Werkstätten ergeben sich nicht.

## Vor den Neuwahlen gibt es in Berlin viel zu tun

Vor den Neuwahlen haben die amtierende Bundesregierung und der Deutsche Bundestag noch viel zu tun. Insbesondere darf bei den innerdeutschen Querelen der Blick auf die Europapolitik nicht aus dem Fokus geraten. Hier bildet sich gerade eine neue EU-Kommission, die jetzt in ihren Bewerbungsreden vor dem Europäischen Parlament wichtige Akzente für ihre fünfjährige Amtszeit gesetzt hat. Schade wäre, wenn diese Entwicklung von Deutschland verschlafen würden.

Bundeskabinett beschließt Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen  
Die Bundesregierung hat am 13.11. im Kabinett neue Vorgaben für die Nutzung von Biokraftstoffen beschlossen, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor zielgerichtet zu senken. Um die Nachfrage nach Erfüllungsoptionen zu steigern und die EU-Ziele zu erreichen, wird die Übertragung von Übererfüllungen für die Jahre 2025 und 2026 ausgesetzt. Überschüsse an Biokraftstoff von diesem Jahr dürfen Mineralölkonzerne nicht mehr auf die Jahre 2025 und 2026 übertragen. Diese Regelung soll mehr Planungssicherheit schaffen und tritt unmittelbar in Kraft. Mit dieser Änderung möchte die Bundesregierung sicherstellen, dass

die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele durch den kontinuierlichen Einsatz klimafreundlicher Alternativen wie fortschrittlichen Biokraftstoffen, E-Fuels und grünem Wasserstoff im Verkehr erreicht werden. Auch private E-Auto-Besitzer und Kfz-Betriebe könnten von stabileren THG-Prämien profitieren, die in den letzten Monaten durch fragwürdige Importe von Biosprit aus Asien unter Druck standen. Die Entscheidung schützt außerdem europäische Hersteller von Biokraftstoffen und sorgt dafür, dass die Ziele für die THG-Minderungsquote - bis 2030 eine Steigerung auf 25 Prozent - gesichert werden.

Der ZDK hat sich unter anderem in seiner Stellungnahme vom 23. Oktober intensiv dafür eingesetzt, dass die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) kontinuierlich erhöht wird. Der ZDK betont, dass nur durch diese Maßnahme die nötigen Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe und Ladeinfrastruktur sichergestellt werden können, die wir im Verkehrssektor brauchen werden. Außerdem setzt sich der ZDK für strengere Kontrollen und Sanktionen ein, um Betrug im Bereich der Emissionsminderungen künftig effektiver zu bekämpfen.

## Landesverband beim Top Level Meeting mit Kretschmann & Co.

Präsident Michael Ziegler und Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß haben in kleiner Runde am Top Level Meeting des Strategiedialogs Automobilwirtschaft mit Ministerpräsident Winfried Kretschmann, mehreren Landesministern sowie CEOs von Herstellern und Zulieferern teilgenommen, um die Themen des Kfz-Gewerbes in der Transformation einzubringen.

Positiv zu bewerten ist die Tatsache, dass bei den Verantwortlichen aus Landespolitik und Autobranche in der Analyse der Probleme in der Zwi-

schenszeit große Einigkeit herrscht. Wir haben unsere Position als Kraftfahrzeuggewerbe sehr dezidiert dargelegt und festgestellt, dass auch unsere Positionen aus früheren Strategiedialogen Eingang in die Denkwiese der Landesregierung gefunden haben. Insofern wird der Strategiedialog ein immer nützlicheres Instrument, auch weil – verglichen mit sogenannten Autogipfeln im Bund – hier alle Entscheidungsträger inklusive des Kfz-Gewerbes zusammenkommen und sich austauschen.

# Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

## Entlastungspaket III mit weiteren spürbaren Fortschritten beim Bürokratieabbau

Die Landesregierung Baden-Württembergs hat angesichts des hohen Drucks auf Wirtschaft und Kommunen verschiedene Maßnahmen ergriffen, um Bürokratie abzubauen und Verwaltungsprozesse zu vereinfachen. Die Entlastungsallianz beschleunigt den Abbau bürokratischer Hürden jetzt mit einem weiteren Entlastungspaket mit über 50 Maßnahmen. Im Entlastungspaket III enthalten sind zum Beispiel: Die Pflicht zum Auslegen oder Aushängen des Ladenöffnungsgesetzes entfällt. Dadurch werden Inhaber von Verkaufsstellen entlastet. Zudem entfällt die Verpflichtung des Inhabers, ein Verzeichnis über Namen, Tag, Beschäftigungsart und -zeiten der an Sonn- und Feiertagen beschäftigten Arbeitnehmer zu führen. Die Verpflichtung, ein Verzeichnis über Freistellungszeiten zu führen, entfällt ebenfalls. Dies nützt vor allem unseren Tankstellenmitgliedern.

Die aktuellen Vorschriften des Jugendschutzes müssen gemäß § 3 Jugendschutzgesetz in Gaststätten bekanntgemacht werden. Das Sozialministerium wird mit dem Vorschlag an den Bund herantreten, die Möglichkeit eines verkürzten Aushangs in Form eines QR-Codes, der zu den aktuellen Regelungen führt, zu prüfen. Auch dies würde Tankstellen und Gastronomie helfen.

Das derzeitige Gaststättenrecht ist durch die sachgebundene Personalkonzession geprägt – wenn in einer Gaststätte Alkohol ausgeschenkt werden soll, werden die Zuverlässigkeit des jeweiligen Betreibers, der jeweiligen Betreiberin sowie bau- und immissionsschutzrechtliche Belange geprüft. Vereinbart ist nun, dass das Gaststättenrecht vereinfacht werden soll. Das Wirtschaftsministerium hat hierzu einen ersten Vorschlag entwickelt, der in ein Gesetzgebungsverfahren einfließen wird. Durch den Systemwechsel von der sachgebundenen Personalkonzession bei Alkoholausschank hin zum Anzeigeverfahren entfällt für die künftigen Gaststättenbetreiber ein schriftliches Antragsverfahren und damit die Vorlage umfangreicher Unterlagen.

Durch das Angebot eSTATISTIK.core der Statistischen Ämter können Unternehmen und öffentliche Stellen bereits heute eine stetig wachsende Zahl von Statistikpflichten automatisiert über eine Softwareschnittstelle direkt aus ihrem jeweiligen Softwaresystem melden.

Das Wirtschaftsministerium unterstützt das Statistische Bundesamt bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Systems. Gemeinsam mit



den Wirtschaftsverbänden und den Kammern soll der Bekanntheitsgrad dieser belastungsarmen Lösung erhöht und ihre Anwendung in weiteren Statistiken nutzbar gemacht werden.

Seit dem Start der Entlastungsallianz wurden über 170 Probleme aus Wirtschaft und Kommunen gelöst sowie Reformvorschläge zu Berichts- und Dokumentationspflichten erarbeitet. Eine Selbstverpflichtung der Regierung soll sicherstellen, dass Vorgaben der EU und des Bundes möglichst ohne zusätzliche Belastungen umgesetzt werden. Die Landesregierung plant zudem, grundsätzliche Themen wie das Haftungsrecht anzugehen und politische Vorhaben zu beschließen, um den Bürokratieabbau zu beschleunigen.

Die Wirtschafts- und Kommunalverbände begrüßen das Paket, insbesondere Maßnahmen wie die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren, den Abbau von Berichtspflichten, Vereinfachungen im Vergabe- und Gaststättenrecht sowie die Entlastung der Ausländerbehörden. Auch auf Bundesebene werden Vorschläge zur Vereinfachung des Steuerrechts als hilfreich erachtet.

Das Entlastungspaket III mit allen enthaltenen Maßnahmen kann über [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden.

### ZDK appelliert an Wissing:

## Nachbesserung bei Recht auf Reparatur

In einem Brief appelliert ZDK-Präsident Arne Joswig an Volker Wissing, dem frisch gebackenen Bundesjustizminister und zugleich Bundesverkehrsminister, zur Nachbesserung bei der nationalen Umsetzung der Richtlinie zum Recht auf Reparatur.

Hier hatten sich in Zusammenhang mit der EU-Warenkaufrichtlinie für den Handel und die Reparatur vor allem von Gebrauchtfahrzeugen verschiedene Aspekte ergeben, die sich negativ auf das Kfz-Gewerbe auswirken könnten. So steht bei einer wortwörtlichen Auslegung der Richtlinie etwa eine Ausdehnung des Haftungszeitraums für Gebrauchtwagen

auf 24 Monate oder der Gewährleistungspflicht bei Reparaturen auf das gesamte Fahrzeug im Raum.

Dies wäre für das Gewerbe in keiner Weise abbildbar und würde zwangsläufig zu einer Verteuerung von Reparaturen und einer Verschiebung des Gebrauchtwagenhandels in den privaten Sektor mit allen negativen Folgen für die Verbraucher führen. Da die Zeit hinsichtlich der Pflicht der Bundesrepublik zur Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht drängt, fordert Joswig von Wissing schnellstmögliches Handeln.

# Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

## EU-Altfahrzeugverordnung im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Bundestag

Besonders präsent stand das Thema EU-Altfahrzeugverordnung zuletzt im Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Fokus der Debatte. Vertreter des Bundesverkehrsministeriums berichteten über den aktuellen Sachstand und die sich aus den bisherigen Entwürfen ergebenden Fragen.

So sieht Brüssel künftig die Einschaltung von Sachverständigen vor, die anhand eines festen Kriterienkatalogs ein Fahrzeug als verwertbares Altfahrzeug oder erhaltenswertes Gebrauchtfahrzeug bestimmen sollen. Auch wenn letztendlich weiterhin stets der Verbraucher über die Zukunft seines Fahrzeugs bestimmen wird, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt beim Erhalt eines abgemeldeten alten Fahrzeugs ein Reparaturplan vorgesehen, der ebenfalls durch einen Sachverständigen erstellt werden muss. In dieser Form sorgt die Verordnung zusätzlich zu einem

nicht vertretbaren Maß an Bürokratie, was unbedingt verhindert werden muss.

Laut dem anwesenden Europaparlamentarier Bernd Lange (SPD) besteht ein weiteres Problem bei Fahrzeugen jünger als 30 Jahre, die noch nicht als Oldtimer eingestuft werden. Hier gibt es viele Fahrzeuge, die als Youngtimer erhaltenswert sind und nicht nur als Material- und Rohstoffquelle betrachtet werden können. Das ZDK-Team in Brüssel und Berlin steht bezüglich der Altfahrzeugverordnung im regen Austausch mit den Entscheidern im Europaparlament und den deutschen Ministerien.

So soll die Stellungnahme des Verbands bei der Kommentierung der Verordnung durch das Bundesverkehrsministerium Berücksichtigung finden.

## Handel

### Warum wir eine E-Autoförderung brauchen?

Die deutsche Automobilindustrie befindet sich in einer schweren Krise, die auf die Umstellung zur Elektromobilität ohne Rücksicht auf Kundeninteressen zurückzuführen ist. Nach verschiedenen politischen Initiativen von Wirtschaftsminister Habeck, Bundeskanzler Scholz und den Ministerpräsidenten hat unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeugge-



werbe (ZDK) nun eine zielgerichtete Förderung von 500 Millionen Euro für E-Autos vorgeschlagen, die sich speziell an Berufseinsteiger und junge Familien richtet.

Kritiker argumentieren zwar, junge Menschen hätten nicht die nötige Kaufkraft für E-Autos. Die Zulassungstatistik 2023 widerlegt dies jedoch eindrucksvoll: 11.000 junge Menschen kauften ein elektrisches Neufahrzeug, insgesamt schafften 66.000 in dieser Zielgruppe ein Auto an. Allein für diese Gruppe würde der Finanzierungsbedarf bei 88 Millionen

Euro im Jahr 2025 liegen.

Der detaillierte Förderplan sieht Zuschüsse von 6.500 Euro für Neuwagen bis 45.000 Euro und 3.250 Euro für Gebrauchtwagen bis 30.000 Euro vor, mit einer schrittweisen Reduzierung bis 2027. Die Finanzierung soll durch den CO<sub>2</sub>-Preis erfolgen. Anders als eine klassische Abwrackprämie zielt diese „Mobilitätsprämie für die Generation Zukunft“ auf nachhaltige, langfristige Effekte ab. Berechnungen zeigen, dass allein in der Altersgruppe der 30-44-Jährigen etwa 363 Millionen Euro Fördergeld fließen würden.

Das Modell orientiert sich am französischen Sozialleasingmodell, verzichtet aber bewusst auf Einkommensgrenzen. Stattdessen werden gezielt Menschen gefördert, die beruflich aufstrebend und Familien gründen – also die Leistungsträger von morgen. Denn was bringt ein gefördertes Auto im Niedriglohnsegment, wenn nach dem Ende der Förderung wieder ein Uraltauto angeschafft wird?

Diese Initiative des ZDK ist auch eine konstruktive Antwort auf die problematischen Vorschläge des Expertenbeirats Klimaschutz in der Mobilität (EKM). Deren Maßnahmen – wie Null-Emissionszonen in Großstädten, massive Erhöhungen der Parkgebühren auf bis zu 1.000 Euro jährlich oder verschärfte CO<sub>2</sub>-basierte Kfz-Steuern für ältere Fahrzeuge – würden die individuelle Mobilität stark einschränken. Mit der Forderung nach gezielter E-Auto-Förderung setzt der ZDK einen vernünftigen Gegenpunkt zu diesen restriktiven Ansätzen. Im Vergleich zu anderen Vorschlägen wie einer allgemeinen Abwrackprämie, die jährlich drei Milliarden Euro kosten würde, ist unser Konzept dabei deutlich kostengünstiger und zielgerichteter.

# Handel

## DAT-Barometer im November 2024

### Schwerpunkt Handel

#### Der Handel im Dilemma

Die Hälfte der Wirtschaft ist Psychologie. Diese oft zitierte und Ludwig Ehrhard zugeschriebene Aussage könnte derzeit nicht treffender formuliert werden. Der Automobilhandel befindet sich in einer derart komplexen Situation, bei der Psychologie zwar nicht hilft, aber vieles erklärt.

Auf der einen Seite sind die Automobilhersteller, die mit extrem schwierigen Rahmenbedingungen zu kämpfen haben. Auf der anderen Seite die privaten und gewerblichen Kunden, die sich mit Investitionen zurückhalten. Mittendrin der Handel, der E-Autos in den Markt bringen muss, diese aber bei Neu- und Gebrauchtwageninteressenten kaum Begehrlichkeiten wecken.

Kein Wunder also, dass über 80 Prozent aller Händler das kommende Jahr als gleich oder schlechter einschätzen. Und wenn Volumenhersteller wie VW oder Ford in Deutschland mit negativen Nachrichten in den Medien erscheinen, drückt das natürlich zusätzlich auf die Stimmung. Das ist die Psychologie, die Ludwig Ehrhard meinte. Es herrscht eine Standortkrise, die durch die politischen Umbrüche im Inland und die derzeit noch schwer einschätzbare Lage in den USA nicht besser zu werden scheint.

All das zeigt sich im aktuellen DAT Barometer deutlich. Der Markt kommt nicht richtig in die Gänge, hohe Kosten für nicht verkaufte Fahrzeuge belasten den Handel. Und wenn sich ein Interessent für einen neuen BEV entscheidet, dann wählt knapp die Hälfte die Leasing-Option und verlagert dadurch das Risiko der Vermarktung dieser Pkw in die Zukunft. Mit Blick auf die Politik könnte man mit dem damaligen Bundespräsidenten Herzog sagen, es wird Zeit, dass ein Ruck durch Deutschland geht.

#### Beschaffungssituation im Handel 2024

##### wird wieder etwas entspannter eingeschätzt

Die Zeiten der Mangellage scheinen vorbei zu sein, Fahrzeuge – vor allem neue – sind wieder in ausreichender Zahl verfügbar. Waren es durch die Ausläufer der Corona-Pandemie vor drei Jahren noch 92 Prozent der Händler, die den Einkauf von Neu- oder Werksdienstwagen als schwierig erachteten, sind es aktuell „nur noch“ 43 Prozent. Interessanter Aspekt in der Sortimentspolitik: Ein Drittel aller Händler kann sich vorstellen, chinesische Marken ins Portfolio aufzunehmen. Positiv zu bemerken ist auch: Junge Gebrauchte sind wieder stärker gefragt. Etwas mehr als die Hälfte der Händler (54 Prozent) könnte davon noch mehr gebrauchen und sieht daher deren Beschaffung als ausbaufähig.

Wirtschaftlich bleibt aus Sicht der Händler die Lage angespannt

Der Autohandel ist zwar Krisen gewohnt, blickt aber im zweiten Jahr der Rezession durchaus mit gemischt-negativen Gefühlen in die Zukunft. Fast die Hälfte aller Befragten (48 Prozent) glaubt, das kommende Jahr werde schlechter als das aktuelle, ein Drittel schätzt es identisch mit 2024 ein – und das ist beileibe kein gutes Jahr. Gerade

einmal 16 Prozent der Händler sind da deutlich optimistischer und sagen, es werde besser. Hier lohnt sich ein Vergleich mit dem Jahr 2021: Damals, nach der ersten großen Corona-Welle, glaubten 51 Prozent der Händler an eine Besserung, nur 18 Prozent blickten pessimistisch in die Zukunft. Diese Situation hat sich nun ziemlich genau umgedreht.

#### Nachfrage nach neuen und gebrauchten E-Autos bleibt beim Handel verhalten

Aus Sicht des Handels sind E-Autos keine Selbstläufer. Der Beratungsbedarf bei Interessenten ist nach Aussage von 75 Prozent aller Händler, erhöht. Und trotz aller Anstrengungen stoßen neue E-Autos, so sagen es fast 90 Prozent aller Händler, nur auf geringes Interesse. Wenn sich allerdings der Interessent für ein E-Auto (meist ein neues) entscheidet, dann wählt über die Hälfte der privaten Käufer ein Leasingmodell: Die private Leasingquote bei BEV liegt dem Handel zufolge derzeit bei 48 Prozent. Wenn ein Endverbraucher nach einem gebrauchten E-Auto fragt, so können diese Pkw nach Aussage von 77 Prozent der Händler nur mit starken Nachlässen verkauft werden.

#### Was nicht verkauft wird, kostet Zeit und Geld – die Standtage im Handel sprechen eine klare Sprache

Die Standtage im Handel sind ein teures Unterfangen. Jeder einzelne Tag, den ein Gebrauchtwagen verkaufsfertig in der virtuellen und physischen Ausstellung steht, kostet derzeit im Schnitt 30 Euro. Dies ist eine deutliche Steigerung zum Vorjahr (23 Euro), denn auch hier machen sich gestiegene Kosten wie das Bewerben der Pkw in Online-Marktplätzen, die Kosten für Fotografie, Bildbearbeitung, Marketing, Beseitigung von Standschäden etc. bemerkbar. 82 Tage im Schnitt stehen gebrauchte Benziner, 86 Tage gebrauchte Diesel. Für den Handel keine optimale Situation, zumal der aktuellen Befragung zufolge 30 Prozent seiner Gebrauchten als Risikobestand gelten – also länger als 90 Tage stehen.

#### Die Werte gebrauchter BEV liegen deutlich unter den Verbrennern

Zum Jahresende zeigt sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt eine auffällige Tendenz. Die Verkaufspreise beim Handel an Endverbraucher für dreijährige Gebrauchtwagen entwickeln sich je nach Antriebsart in unterschiedliche Richtungen. Verbrenner steigen, batterieelektrische Pkw stagnieren – oder anders formuliert: Der Handel kann seine gebrauchten Verbrenner etwas teurer verkaufen, seine gebrauchten BEV zu stabil-niedrigeren Preisen. Benziner erzielen beim Verkauf noch 63,9 Prozent ihres ehemaligen Listenneupreises, BEV wie im Vormonat noch 50,8 Prozent – eine Differenz zum Benziner von 13,1 Punkten. Diesel liegen bei 61,9 Prozent.

Die ausführliche Darstellung der einzelnen Themen findet sich unter <https://barometer.dat.de/>.

# Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

## WARNUNG vor gefälschten Insolvenzbekanntmachungen

Händler erhalten von einem angeblichen Insolvenzverwalter günstige Fahrzeuge angeboten. Das reale Insolvenzverfahren wird geschickt manipuliert. Der reale Kölner Rechtsanwalt hat keine eigene Homepage – es existiert nur die Fakeseite: [www.schoenebeck-kanzlei.de](http://www.schoenebeck-kanzlei.de). Wenn die Fahrzeuge gekauft und der Kaufpreis auf das angebliche Treuhandkonto bei einer kleinen, unbekannt Bank in einer ganz anderen Stadt gezahlt wurde, bricht jeglicher Kontakt ab.

Erst mit Monatsdienst Juli 2024 hatten wir über gefälschte Fahrzeugangebote von großen Autohandelsgruppen berichtet. Nun wurden wir informiert, dass ein echtes Insolvenzverfahren genutzt wird, um Händlern Fahrzeuge inklusive Dekra-Gutachten anzubieten. Der echte Rechtsanwalt Frank Schönebeck ist auch in Anwaltskreisen mit guter Reputation versehen. Die Internetrecherche führt in aller Regel auf die Fake-Seite. Der tatsächliche Anwalt ist über die Anwaltsuche des Anwaltsvereins zu finden:

<https://anwaltauskunft.de/anwaltsuche/frank-schoenebeck-p2bzk>

Die Mail der Betrüger, die der Mail beigefügten Gutachten und der Gerichtsbeschluss können auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden, um zu zeigen, wie gut gemacht die Betrugsmasche ist. Die Rechtsanwaltskammer München war vor der gleichen Betrugsmasche unter Verwendung der Kanzleien „Kanzlei-Alex“ und „2F-Kanz-

lei“ sowie „Hofmann, Stamer Rechtsanwälte“ und die Bundesrechtsanwaltskammer vor Betrugern, die den Namen des Rechtsanwalts Jörg Reuffurth und der Kanzlei Neustart missbrauchen.

In Zeiten steigender Insolvenzen wird dieses Risiko wohl nicht kleiner und so müssen wir unsere Empfehlungen dahingehend ergänzen, dass Sie die Anbieter in öffentlichen Registern der IHK, Handwerkskammer oder Anwaltskammer gegenprüfen.

Auf der Internetseite auf der die Insolvenzgerichte der Bundesrepublik Deutschland die Bekanntmachungen vornehmen, die nach der Insolvenzordnung vorgeschrieben sind, wird aktuell auf folgendes hingewiesen:

„Die Landesjustizverwaltungen und das Bundesministerium der Justiz warnen im Zusammenhang mit den Onlinediensten und Bekanntmachungen im Justizportal des Bundes und der Länder vor – teilweise irreführenden – Angeboten, Zahlungsaufforderungen und Rechnungen, die nicht von Justizbehörden stammen.

Gegenwärtig verweist eine nicht von hier betreute Seite insolvenzbekanntmachungen.de (mit q statt g) auf die offizielle Seite. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Seite missbräuchlich genutzt wird oder werden soll. Es wird insoweit gebeten, auf die Schreibweise in der Adresszeile des Browsers zu achten.“

## Impressum – Aktualisierungspflicht nach Todesfall

Jeder Gewerbetreibende, der eine Internetseite bereithält, ist zur Angabe eines richtigen und vollständigen Impressums verpflichtet. Es ist auch als solches zu bezeichnen und muss leicht erkennbar, sowie unmittelbar erreichbar und ständig verfügbar sein (vgl. auch § 5 Digitale-Dienste-Gesetz (DDG)). Insofern sollte ein Impressum von der Startseite aus grundsätzlich mit einem Klick zu erreichen sein. Die Impressumspflicht besteht auch, wenn Angebote in Automobilbörsen oder bei eBay platziert werden. Eine Besonderheit gilt für Facebook-Seiten. Dort ist als Erleichterung eine Verlinkung der Facebook-Seite mit dem Impressum der eigenen Internetseite ausreichend und es muss kein gesondertes Facebook-Impressum vorgehalten werden.

Das Landgericht (LG, Az.: 4 HK O 7215/23) Nürnberg-Fürth hat nun die folgende interessante Aussage dazu getroffen, wie es um die Aktualisierungspflicht des Impressums nach dem Tod eines Unternehmers steht: Verstirbt ein Gewerbetreibender, der als Verantwortlicher (sogenannter Diensteanbieter) im Impressum verzeichnet ist, dann sind die Erben verpflichtet, binnen sechs Wochen nach dem Todesfall das Impressum zu aktualisieren (Urteil des LG Nürnberg-Fürth v. 10.07.2024, Az. 4 HK O 7215/23). Wird dies versäumt, sind Rechtsverfolgungskosten als kausaler Schaden zu bewerten, wenn deshalb z.B. ein Gerichtsprozess gegen den verstorbenen Diensteanbieter geführt wird, so das Landgericht weiter.

### Fazit:

1. Es ist stets auf ein korrektes Impressum zu achten. Es spielt keine Rolle, ob es die eigene Homepage, den Auftritt in Automobilbörsen oder Social-Media (z.B. Facebook) betrifft.

2. Verstirbt der im Impressum genannte Diensteanbieter, ist binnen sechs Wochen nach dem Todesfall das Impressum durch die Erben zu aktualisieren.
3. An dieser Stelle auch der kurze Hinweis, dass die bisher im Telemediengesetz verankerte Vorschrift zur Impressumspflicht (§ 5 TMG alter Fassung) nunmehr wortgleich im Digitale-Dienste-Gesetz (§ 5 DDG) zu finden ist. Insofern schreibt diese Vorschrift aber keine Gesetzesangabe im Impressum vor, so dass viele Internetimpressen zu Recht auch auf diese Angabe verzichten. Einzig und allein, wenn im eigenen Impressum ein Hinweis auf § 5 TMG zu finden ist, sollte dieser zur Verhinderung von Abmahnrisiken unbedingt auf § 5 DDG geändert werden.

## Der DSW warnt vor Rechnungen der Firma „Firmenradar“ und Bezahlung auf PayPal-Konten

Der Deutsche Schutzverband gegen Wirtschaftskriminalität (DSW) informiert aktuell über eine Welle von Fake-Rechnungen einer Schweizer Firma, in der ausdrücklich vor unbeabsichtigten Zahlungen auf PayPal-Konten gewarnt wird. Der DSW bittet ausdrücklich um Informationen über Veränderungen/Varianten und etwaige bekanntwerdende interessante Details, um diese Betroffenen zugänglich machen zu können. Die Warnmeldung des DSW kann auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden

# Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

## Handwerk BW fordert Änderung bei der elektronischen Krankschreibung

Die seit fast zwei Jahren gängige Regel zur elektronischen Krankschreibung sorgt unverändert für Ärger gerade in kleinen und mittelständischen Betrieben. Seitdem Krankschreibungen nicht mehr in Papierform beim Arbeitgeber vorgelegt werden müssen, sondern von den Betrieben bei den Krankenkassen abgerufen werden müssen, sind Aufwand und Kosten für die Firmen gestiegen. Jetzt hat Bayern im Bundesrat eine Änderung beantragt. Handwerk BW fordert die Landesregierung von Baden-Württemberg auf, diesen Antrag zu unterstützen. Dazu sagt Handwerk BW-Hauptgeschäftsführer Peter Haas:

„Das Ziel, durch Digitalisierung ein effizientes System zu schaffen, wurde bisher nicht erreicht. Das gegenwärtige „eAUB-Verfahren“ bereitet der Wirtschaft einen unvermeidbaren Arbeits- und Kostenaufwand und verursacht Störungen in den Betriebsabläufen. Die Betriebe wol-

len beim Thema Krankschreibung nicht mehr Bürokratie, sondern weniger. Der bayrische Antrag sieht vor, das geltende Verfahren im Sozialgesetzbuch anzupassen. Die Lösung ist ein „Push“-Verfahren, bei dem die Krankschreibung automatisch von der Krankenkasse an den Betrieb übermittelt wird, ohne dass der Betrieb aktiv werden muss. Der elektronische Datenaustausch in Österreich liefert ein gutes Vorbild. Der Antrag der Bayern wurde im Bundesrat zur weiteren Behandlung in die Ausschüsse verwiesen. Nun geht es darum, in diesen Ausschüssen, um Zustimmung zu werben. Wir erwarten von der baden-württembergischen Landesregierung, dass sie sich hier als Träger der Entlastungsallianz und damit als Vorreiterin beim Bürokratieabbau dafür einsetzt, dass es zum Push-Verfahren bei der Krankschreibung kommt.“

## Befristung – Angemessene Dauer einer Probezeit

Das Landesarbeitsgericht (LAG, 19 Sa 1150/23) Berlin-Brandenburg hat sich mit der Frage befasst, welche Dauer der Probezeit bei einem befristeten Arbeitsverhältnis im Sinne von § 15 Abs. 3 Teilzeit- und Befristungsgesetz (TzBfG) angemessen ist.

### Wesentlicher Inhalt:

Seit dem 01.08.2022 gilt im Zuge der Umsetzung der EU-Arbeitsbedingungenrichtlinie die neue Regelung des § 15 Abs. 3 TzBfG zur Probezeit bei befristeten Arbeitsverträgen: „Wird für ein befristetes Arbeitsverhältnis eine Probezeit vereinbart, so muss diese im Verhältnis zu der erwarteten Dauer der Befristung und der Art der Tätigkeit stehen.“ „Probezeit“ in diesem Sinne meint die verkürzte Kündigungsfrist in Höhe von zwei Wochen, die gem. § 622 Abs. 3 BGB grds. für die ersten sechs Monate eines Arbeitsverhältnisses vereinbart werden kann (denkbar sind ggf. tarifliche Abweichungen hiervon). Davon zu unterscheiden ist die Wartezeit gem. § 1 KSchG (Geltung des Kündigungsschutzgesetzes nach sechsmonatigem Bestehen des Arbeitsverhältnisses). Unabhängig hiervon muss bei einem befristeten Arbeitsverhältnis die ordentliche Kündigungsmöglichkeit arbeitsvertraglich oder in einem anwendbaren Tarifvertrag vereinbart sein (§ 15 Abs. 4 TzBfG).

Das LAG Berlin-Brandenburg (nicht rechtskräftig) hält zur Frage, welche Dauer einer Probezeit i. S. d. § 15 Abs. 3 TzBfG angemessen ist, folgendes fest: Eine Dauer der Probezeit in Höhe von 25 Prozent erscheint im Regelfall jedenfalls bei einer einjährigen Befristung als angemessen (also maximal drei Monate Probezeit bei einer Befristungsdauer von einem Jahr). Bei einer Unwirksamkeit der Probezeitvereinbarung (z. B. vier Monate bei einer Befristungsdauer von einem Jahr) entfällt damit nicht eine vereinbarte generelle Kündigungsmöglichkeit des befristeten Vertrages. Die sechsmonatige War-

tezeit für die Geltung des Kündigungsschutzgesetzes ist hiervon nicht betroffen. Das LAG liess die Möglichkeit einer Revision zum Bundesarbeitsgericht (BAG) zu.

### Bewertung:

Zur Frage, welche Probezeit im Rahmen des § 15 Abs. 3 TzBfG angemessen ist, fehlt es bislang an einer Entscheidung des BAG. Auch das LAG Schleswig-Holstein (Az.: 3 Sa 81/23, nicht rechtskräftig) hat sich im vergangenen Jahr mit der Thematik beschäftigt, allerdings einen etwas anderen Maßstab als das LAG Berlin-Brandenburg angelegt und eine längere Probezeit als zulässig erachtet:

Erster Faktor („zeitliche Relation“): Eine Probezeit, die pauschal die Hälfte der Befristungsdauer umfasst, ist angemessen.

Zweiter Faktor („Art der Tätigkeit“): Dabei handelt es sich um ein Korrekturkriterium. Den Arbeitgeber trifft die Darlegungslast, wenn er eine längere Frist vereinbaren will als sich nach dem ersten Faktor ergibt.

Es bleibt daher abzuwarten, welche Auffassung das BAG vertritt. Vorsorglich agierende Arbeitgeber werden in solchen Fällen derzeit eher eine kürzere Probezeitdauer wählen (z. B. bei einer Befristung von einem Jahr also maximal eine Probezeit in Höhe von drei Monaten). Ebenfalls liegt auch noch keine höchstrichterliche Entscheidung zur Frage vor, welche Folgen eine unverhältnismäßige Probezeitvereinbarung haben könnte. Eine solche ist laut Gesetzesbegründung unwirksam, so dass die verkürzte Kündigungsfrist des § 622 Abs. 3 BGB nicht greift. Die Konsequenz wäre unseres Erachtens - und so sieht es auch zutreffend das LAG Berlin-Brandenburg im vorliegenden Fall -, dass die „normalen“ gesetzlichen/vereinbarten oder ggf. geltenden tarifvertraglichen Kündigungsfristen einzuhalten wären.

# Handwerk / Technik / Umweltschutz

## Aufhebung der Manometer-Doppelprüfung:

### Bundesratsbeschluss zur Änderung der Mess- & Eichverordnung (MessEV)

Geringere Kosten und weniger Bürokratie für Betriebe des deutschen Kfz-Gewerbes: Die Entscheidung des Bundesrates vom 22. November 2024 zur Abschaffung der Doppelprüfung von Messgeräten in der technischen Fahrzeugüberwachung verschafft zahlreichen Werkstätten finanzielle und operative Entlastung. „Diese Entscheidung war längst überfällig und entlastet die Kfz-Branche erheblich“, sagt der ZDK. „Nach über zehn Jahren Einsatz für die Abschaffung der Doppelprüfung ist dieser Beschluss ein wichtiger Schritt zur Effizienzsteigerung und Kostensenkung“, so der Zentralverband. Nach dem Bundesratsvotum soll durch eine sogenannte „Verwendungsausnahme“ in der

Mess- und Eichverordnung (MessEV) die jährliche Eichpflicht für Druckmanometer entfallen. Dadurch ist mit Inkrafttreten der Änderungsverordnung spätestens ab April 2025 nur noch eine regelmäßige Kalibrierung der Druckmanometer gemäß der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) erforderlich. Für die in Deutschland rund 3.400 bei Sicherheitsprüfungen (SP) anerkannten Werkstätten ergeben sich durch den Beschluss nach Berechnungen des ZDK jährlich signifikante Kosteneinsparungen. Der Beschluss der Länderkammer im Rahmen der Verabschiedung einer Verordnung zur Verringerung von Bürokratie ist das Ergebnis jahrelanger konsequenter und intensiver Verbandsarbeit.

## ZDK-Automobildialog:

### „Datenzugang im Automobilssektor“

Der faire Zugang zu Fahrzeugdaten, -ressourcen und -funktionen beschäftigt den Automobilssektor in Deutschland. Beim „Adventsfrühstück“ in der ZDK-Hauptstadtrepräsentanz tauschten sich 30 Vertreterinnen und Vertreter des Kfz-Gewerbes, der Hersteller, Zulieferer und weiterer Marktteilnehmer über cybersicheren Zugang auf fahrzeuggenerierte Daten, Wartungs- und Reparaturinformationen, datenbasierte Geschäftsmodelle und anstehende Regulierungen des Datenzugriffs aus.

In Impulsvorträgen von Carsten Bieler (ZDK), Dr. Julian Weber (VDA), Maik Beermann (DEKRA) und Alex Erdmann (MAHLE Aftermarket) wurden die verschiedenen Perspektiven des Automobilssektors beleuchtet und diskutiert. Der freie Datenzugang für den Aftermarket ist ein elementarer Schritt, um den europäischen Automobilssektor gegenüber

der Konkurrenz aus den USA und Asien wettbewerbsfähig zu gestalten.

Während die Hersteller auf ein freiwilliges Modell des Datenteilens setzen, fordern die Marktteilnehmer des Aftermarkets klare Vorgaben des europäischen Gesetzgebers. Auch die Wahlfreiheit der Service- und Reparaturanbieter durch die Verbraucherinnen und Verbraucher wird durch einen klar geregelten Datenmarkt gestärkt. Der ZDK setzt sich in Brüssel und Berlin für die schnelle Überarbeitung der Typgenehmigung (EU) 2018/8585 sowie die Veröffentlichung der sektorspezifischen Regulierung im Sinne des deutschen Aftermarkets ein.

Das ZDK-Positionspapier „Fairer Wettbewerb durch freien Datenzugang“ kann unter [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden.

### Sicherheitsprüfung – SP-Mängelstatistik 2023

Die Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) hat im Auftrag des Bundesinnungsverbands des Kraftfahrzeughandwerks (BIV/ZVK) alle für das Jahr 2023 über die Zentrale Datenbank (ZDB) eingegangenen Datensätze der Bundesländer, in denen die Anerkennung der SP-Werkstätten auf die jeweils örtlich zuständigen Kfz-Innungen beziehungsweise den zuständigen Landesverband delegiert wurde, für die SP-Mängelstatistik ausgewertet. Darüber hinaus sind auch die Daten von den obersten Landesbehörden aus Berlin und Brandenburg über das Statistikportal in die statistische Auswertung eingeflossen.

Die Ergebnisse der SP-Mängelstatistik für 2023 basieren auf einer Auswertung der betrieblichen Rückläufe von über 510.360 erfassten Sicherheitsprüfungen (+13,9 Prozent Veränderung gegenüber dem Vorjahr) aus 3.206 SP-Werkstätten (-5,3 Prozent Veränderung gegenüber dem Vorjahr).

Dieses Ergebnis zeigt, dass in den anerkannten SP-Werkstätten bei mehr als 175.285 erfassten Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel im Rahmen der SP festgestellt wurden; dies entspricht einer durchschnittlichen Mängelquote von 34,3 Prozent. Die Gesamtzahl der erfassten SP-rele-

vanten Mängel beträgt über 340.000, wobei die meisten Mängel an der Bremsanlage und am Fahrgestell, am Fahrwerk, am Aufbau sowie an den Verbindungseinrichtungen festgestellt wurden. Die durchschnittliche Anzahl der SP-relevanten Mängel pro bemängeltes Fahrzeug liegt bei 1,94. Darüber hinaus wurden an fast 140.000 Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel im Rahmen der SP-Vorbereitung festgestellt, direkt vor der SP-Durchführung fachgerecht instandgesetzt und konnten somit „ohne Mängel“ die Sicherheitsprüfung abschließen.

Die Ergebnisse dieser Mängelstatistik wurden denen aus dem Vorjahr gegenübergestellt; daraus geht hervor, dass die Verteilung der festgestellten Mängel, bezogen auf die einzelnen Prüfbereiche, mit denen des Vorjahres vergleichbar sind.

Die Zusammenstellung der bundesweiten SP-Mängelstatistik für das Kfz-Gewerbe können Sie dem Abschlussbericht entnehmen, der auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden kann. Diesem Abschlussbericht liegt eine Übersicht der Ergebnisse der Mängelstatistik zur Sicherheitsprüfung der Überwachungsinstitutionen für das Jahr 2023 bei.

# Berufsbildung / Weiterbildung

## Deutsche Meisterschaft im Handwerk 2024

### Deutscher Meister kommt aus Baden-Württemberg

#wasmitautos

Ein Baden-Württemberger steht an der Spitze des deutschen Kfz-Handwerks: Otto Heinlein aus Emmendingen hat sich bei der Deutschen Meisterschaft im Kfz-Handwerk in Hamburg gegen die starke Konkurrenz aus 15 Bundesländern durchgesetzt und den Titel des Deutschen Meisters der Kfz-Mechatroniker errungen. „Otto Heinlein steht beispielhaft für die exzellente Ausbildungsqualität in unseren baden-württembergischen Kfz-Betrieben“, erklärt Michael Ziegler, Präsident des baden-württembergischen Kraftfahrzeuggewerbes. „Sein Erfolg zeigt: Wer im Südwesten sein Handwerk lernt, lernt es von den Besten.“ „Dieser Titel ist eine Auszeichnung für die gesamte Region“, freut sich Hansjörg Brutschin, Obermeister der Kfz-Innung Freiburg. „Otto Heinlein ist das beste Beispiel dafür, wie Talent und Top-Ausbildung zum Erfolg führen. Der Ausbildungsbetrieb lebt vor, was allen Innungsbetrieben wichtig ist: Nachwuchsförderung auf höchstem Niveau.“ Unter enormem Zeitdruck mussten die Teilnehmer ihr Können unter Beweis stellen. Pro Station standen meist nur 20 Minuten zur Verfügung, um komplexe Aufgaben aus den Bereichen Kfz-Elektrik, Elektronik und Mechanik zu lösen. Bei zwei Sonderprüfungen waren jeweils 90 Minuten Zeit, um mehrere versteckte Fehler aufzuspüren und zu beheben. Der 26-jährige Heinlein wurde bei der BMW AHG in Emmen-

dingen ausgebildet und arbeitet dort auch heute noch als Kfz-Mechatroniker. Nach Medienberichten sieht er einen wesentlichen Faktor für seinen Erfolg darin, dass er bereits während seiner Ausbildung häufig selbständig arbeiten konnte. Dies und die hohe Ausbildungsqualität seines Betriebs hätten ihn optimal auf solche Herausforderungen vorbereitet.

„In Zeiten des Fachkräftemangels sind solche Erfolgsgeschichten Gold wert“, betont Ziegler. „Sie zeigen jungen Menschen: Das Kfz-Gewerbe bietet beste Perspektiven für alle, die Hightech und Handwerk verbinden möchten.“ Als Anerkennung für seine herausragende Leistung erhält Otto Heinlein vom Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg einen Gutschein für Weiterbildungsmaßnahmen im Wert von 500 Euro. Die ersten Plätze bei den Kfz-Mechatronikern belegten:

1. Platz: Otto Heinlein aus Baden-Württemberg; 2. Platz: Julius Lamp aus Schleswig-Holstein; 3. Platz: Niclas Titus Junkes aus Hamburg

Eine detaillierte Liste kann auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden. Im nächsten Jahr wird die Deutsche Meisterschaft im Handwerk am 14. November 2025 in Koblenz stattfinden. Zuvor wird dann auch wieder der Landessieger aus Baden-Württemberg in Stuttgart ermittelt.

### Mehr Azubis und mehr Ausbildungsbereitschaft bei Betrieben:

## Kfz-Gewerbe zeigt sich mit höchster Ausbildungsquote im Handwerk als attraktive Branche!

Das Handwerk in Baden-Württemberg verzeichnet auch in diesem Jahr einen erfreulichen Anstieg bei den neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen. Zum Stichtag 31. Oktober zeigt sich der positive Trend bereits im zweiten Jahr in Folge: 18.702 Neuverträge wurden abgeschlossen, knapp ein Prozent mehr als im Vorjahr. Besonders erfreulich: Auch die Ausbildungsbereitschaft der Handwerksbetriebe ist gestiegen. Eine aktuelle Umfrage zur Ausbildungssituation im Handwerk für das dritte Quartal belegt, dass 38 Prozent aller Handwerksbetriebe ausbilden oder dies künftig tun möchten. Bei der letzten Erhebung im Jahr 2022 waren es noch 31 Prozent.

„Das ist ein starkes Signal und unterstreicht das enorme Engagement unserer Betriebe“, erklärt Rainer Reichhold, Präsident von Handwerk BW. Dennoch zeigt die Umfrage auch Herausforderungen auf: Fast jeder zweite Ausbildungsbetrieb (46 Prozent) konnte seine Lehrstellen nicht vollständig besetzen. Hinzu kommt, dass ein Viertel der Betriebe, die derzeit nicht ausbilden, dieses unfreiwillig tun: Sie haben keine oder keine passenden Bewerber gefunden. Besonders alarmierend: 43 Prozent der Ausbildungsbetriebe mussten Bewerber ablehnen, häufig wegen fehlender Motivation und Leistungsbereitschaft.

Dabei sei der Schulabschluss nicht das Hauptproblem, betont Reichhold. „Drei von vier Ausbildungsbetrieben stellen auch junge Menschen mit Hauptschulabschluss ein. Entscheidend ist jedoch die Motivation, den Beruf wirklich erlernen zu wollen. Sie ist das A und O für eine er-

folgreiche Ausbildung.“ Das Handwerk fordert darüber hinaus seit Jahren eine stärkere Vermittlung von Grundkompetenzen in Lesen, Schreiben und Rechnen an den allgemeinbildenden Schulen. „Was eigentlich selbstverständlich sein müsste, wird jetzt zur Fachkräftebremsen“, so der Landeshandwerkspräsident. Ebenso wichtig sei es, den Jugendlichen ein realistisches und praxisnahes Bild der beruflichen Arbeitswelt zu vermitteln. „Nur wenn wir den jungen Menschen besser erklären, was sie nach der Schule erwartet, lassen sie sich auch für die vielseitigen Karriereperspektiven im Handwerk begeistern“, so Reichhold.

Ein weiteres bemerkenswertes Ergebnis der Umfrage ist die Rolle des Handwerks bei der Integration. „In den vergangenen fünf Jahren hat jeder dritte Ausbildungsbetrieb im baden-württembergischen Handwerk erfolgreich junge Menschen mit Fluchthintergrund ausgebildet. Zudem hat jeder vierte Betrieb Auszubildende mit schulischem Unterstützungsbedarf erfolgreich zum Abschluss geführt“, erklärt Reichhold. „Das zeigt, wie inklusiv und chancengerecht das Handwerk ist.“

Des Weiteren ist festzustellen, dass bei einem Branchenvergleich der Anteil von Ausbildungsbetrieben im Kfz-Gewerbe mit 51 Prozent am höchsten ist. Auch die Quote an unbesetzten Lehrstellen konnte das Kfz-Gewerbe mit 35 Prozent am geringsten halten.

Weitere Informationen zur Ausbildungsumfrage können auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden.

# Tankstellen

## BGH-Urteil zur Haftung bei Schäden in Autowaschanlagen

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat entschieden, dass es „in den Obhut- und Gefahrenbereich des Anlagenbetreibers“ fällt, wenn das zu waschende Fahrzeug und die Waschanlage konstruktiv „nicht zueinander passen“ und dass der Anlagenbetreiber daher für in solcher Kombination entstehende Fahrzeugschäden zu haften habe. Der zu entscheidende Fall hatte bereits vorher das Medieninteresse geweckt, weil feststand, dass sich sowohl das Fahrzeug als auch die Waschanlage zuvor in ordnungsgemäßen Zustand befanden und die Waschanlage dem aktuellen Stand der Technik entsprach. Die Vorinstanzen hatten noch unterschiedlich entschieden. Während das Amtsgericht Ibbenbüren den Waschanlagenbetreiber noch zum Schadensersatz verurteilt hatte, wies die Berufungsinstantz, das Landgericht (LG) Münster, die Klage u.a. mit folgender Begründung ab: „Der Betreiber einer automatischen Waschanlage ist nicht verpflichtet, die Anlage auf sämtliche - gegebenenfalls auch serienmäßig abWerk erstellte - Fahrzeugsondergestaltungen auszurichten. ... Dies würde zu einer derart ausufernden Haftung führen, welche einer Garantiehaftung gleicht. Es würde dem Betreiber einer Selbstbedienungs-Waschanlage obliegen, alle möglichen Serienausstattungen von allen zugelassenen Fahrzeugen auf eine vollständige Kompatibilität mit der Waschanlage zu prüfen, die Fahrzeuge auf das Vorhandensein etwaiger ungeeigneter Bauteile vor dem Einfahren in die Waschanlage zu kontrollieren und entsprechend ungeeignete Fahrzeuge zurückzuweisen.“ Mit seiner Auffassung, es liege in der Verantwortung des Fahrers, wenn sein Auto konstruktiv für eine automatische Waschanlage ungeeignet sei, urteilte das LG Münster jedoch komplett gegensätzlich zum Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe. Dieses hatte im Jahr 2015 die Meinung vertreten, die Feststellung, ein Fahrzeug erscheine als für die Waschanlage „konstruktiv ungeeignet“, sei in technischer Hinsicht identisch mit der Feststellung, dass die Waschanlage „konstruktiv ungeeignet“ für das klägerische Fahrzeug. Der Waschanlagenbetreiber habe daher eine zur Wäsche dieses „Fahrzeugs ungeeignete Waschanlage“ zur Verfügung gestellt und für entstehende Fahrzeugschäden zu haften. Wegen dieser divergierenden obergerichtlichen Rechtsprechung hatte das Landgericht Münster die Revision zum BGH zugelassen.

Nach Auffassung des BGH habe die Ursache der Beschädigung allein im Obhut- und Gefahrenbereich des Waschanlagenbetreibers gelegen. Schließlich sei der Heckspoiler, der den Schaden verursacht hat, serien-

mäßig am Auto angebracht gewesen. Der Kunde konnte laut BGH daher „berechtigt darauf vertrauen, dass sein Fahrzeug so, wie es ist, also mit- samt den serienmäßig außen angebrachten Teilen, unbeschädigt aus dem Waschvorgang hervorgehen werde“. Schließlich könnten Kunden Waschanlagen, die konstruktionsbedingt nicht in der Lage sind, ihr Auto zu reinigen, nicht im Vorhinein identifizieren und meiden. Stattdessen habe es der Waschanlagenbetreiber in der Hand, bestimmte Fahrzeugmodelle auszuschließen, was er im vorliegenden Fall aber nicht getan hatte.

Dass der BGH nun die seinerzeitige Auffassung des OLG Karlsruhe teilt und damit den Waschanlagenbetreibern eine Art Gefährdungshaftung auferlegt, ist nicht nur aus Sicht der Branche, sondern auch aus Sicht des durchschnittlichen Kunden zu bedauern. Denn naturgemäß werden die sich mit einer solchen Gefährdungshaftung verbundenen zusätzlichen Kostenrisiken in absehbarer Zeit in erhöhten Haftpflichtprämien der Betreiber wiederfinden, die zum Schluss – wie immer in der Marktwirtschaft – alle Kunden über erhöhte Waschpreise mitbezahlen müssen, der Fahrer eines Golfs ohne jeden Spoiler genauso wie der (in diesem Fall klageführende) Fahrer eines Range Rovers mit Heckspoiler. Denn anders, als der BGH meint, ist es Betreibern von Waschanlagen eben nicht möglich, sich immer darüber zu informieren, „für welche Fahrzeuge ihre Anlage konstruktionsbedingt ungeeignet ist und daher ein erhöhtes Schadensrisiko besteht.“ Ein Beispiel: Im August 2022 hatte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 2.898 Halterinnen und Haltern eines Range Rover Sport in Deutschland einen behördlich überwachten Werkstattaufenthalt angekündigt. Die Fahrzeuge mussten für eine Verstärkung der Klebeverbindung am Heckspoiler in die Vertragswerkstätten. Ansonsten könnte sich das Bauteil lösen „und in den Verkehrsraum gelangen“ (ohne dass eine Waschanlage beteiligt war), warnte das KBA. Allerdings betraf dieser Rückruf Fahrzeuge der Baujahre 2009 bis 2011, d.h. es hatte mindestens 11 Jahre gedauert, bis dieses Schadensrisiko öffentlich bekannt wurde.

Wolfgang Janisch hatte in der Süddeutschen Zeitung in einer Vorberichterstattung auf das BGH-Urteil unter dem Titel „Wer haftet, wenn keiner schuld ist?“ folgende Sätze formuliert: „Weil die moderne Welt nun mal voller Rechtsansprüche ist, hat sich der Mensch an folgende Regel gewöhnt: Wenn er einen Schaden erleidet, an dem ihn selbst keine Schuld trifft, dann muss es jemanden geben, der dafür haftet. Und zwar immer.“ Man kann diese „Regel“ auch Vollkasko mentalität nennen.

## Pflicht für Ladesäulen an Tankstellen vor dem Aus

Große Tankstellenketten in Deutschland dürften nach dem Bruch der Ampelkoalition einer umstrittenen Vorschrift entgehen, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge voranbringen sollte, das wir aber immer abgelehnt hatten, weil aus unserer Sicht Fehlinvestitionen gedroht hätten.

Ein Gesetzentwurf der Bundesregierung sah vor, dass Unternehmen mit mindestens 200 Tankstellen bis 2028 an jedem Standort mindestens einen Schnellladepunkt für E-Autos installieren sollten. Nach dem Wegfall der Koalitionsmehrheit ist es unwahrscheinlich, dass der Bundestag die Reform beschließen wird.

Der Tankstellenbetreiber Aral begrüßt diese Entwicklung: „Wir hielten es für falsch, wenn das Gesetz noch käme“, sagte Alexander Junge, der im Vorstand von Aral für Elektromobilität zuständig ist, dem „Spiegel“. Junge kritisiert die Idee als „Instrument der Planwirtschaft“: Die Branche wisse selbst am besten, wo der Ausbau sinnvoll sei und wo nicht. Deutschlandweit zählte die Bundesnetzagentur zuletzt mehr als 31.000 öffentliche Schnellladepunkte für Elektrofahrzeuge. Die Zahl stieg binnen eines Jahres um 45 Prozent. Ölkonzerne wie Shell und BP mit der Tochter Aral konkurrieren auf dem Markt mit Stromversorgern wie Eon, Enbw und EWE sowie Autoherstellern wie Tesla oder Mercedes-Benz.

# Betriebswirtschaft / Steuern

## Betriebsvergleich 2024

Am 15. April 2024 wurde der 50. bundesweite Betriebsvergleich über Stundenverrechnungssätze in Kfz-Betrieben gestartet und lief bis zum 27. Mai 2024. An diesem Betriebsvergleich beteiligten sich Kfz-Betriebe aus dem gesamten Bundesgebiet (mit Ausnahme von Berlin und Bremen), welche an Pkw arbeiten. Von den eingegangenen Rückmeldungen konnten 1.617 Datensätze zur Auswertung verwendet werden. Insgesamt beteiligten sich 977 fabrikatsgebundene und 640 freie Werkstätten.

In den Auswertungen ist eine Unterteilung nach „Großstadt“, „Stadt“ und „Gemeinde“ vorgenommen worden. Eine Großstadt hat über 100.000 Einwohner, eine Stadt über 25.000 Einwohner und eine Gemeinde weniger als 25.000 Einwohner.

Aus dem Betriebsvergleich 2024 gehen beispielsweise Stundenverrechnungssätze, Bruttostundenlohn, Werkstattindex und weitere interessante Faktoren hervor.

Bundesland	Mechanik	Elektrik	Karosserie
Baden-Württemberg	110	124	158
Bayern	121	132	176
Brandenburg	130	147	184
Hamburg	133	154	182
Hessen	111	124	154
Mecklenburg-Vorpommern	92	103	134
Niedersachsen	107	121	158
Nordrhein-Westfalen	105	115	147
Rheinland-Pfalz	117	127	209
Saarland	105	111	145
Sachsen	93	105	133
Sachsen-Anhalt	102	109	149
Schleswig-Holstein	111	123	153
Thüringen	124	143	165

Abbildung 3: Stundenverrechnungssätze o. MwSt. in Euro nach Arbeitsbereichen und Bundesländern

Der komplette Betriebsvergleich 2024 kann auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) eingesehen werden.

## Umsatzsteuer – Neue Informationen zur E-Rechnung

### Fragen- und Antworten-Katalog (FAQ) zur E-Rechnung – ZDK-Zusammenfassung

Wie bereits mehrmals berichtet, startete die E-Rechnung zum 1. Januar 2025 mit der Pflicht von Unternehmen zum Empfang der E-Rechnung. Aus diesem Grund hat das Bundesfinanzministerium (BMF) jetzt versucht, in einem aktuellen Fragen- und Antworten-Katalog (FAQ) sowie einem BMF-Schreiben viele offene Fragen zur Einführung der E-Rechnung zu klären und weitere wichtige Hinweise zu geben.

Dies hat der Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) zum Anlass genommen, in einer ZDK-Kurzinformation noch einmal die allerwichtigsten Informationen zur E-Rechnung sowie die wesentlichen Informationen aus obigen 18-seitigen BMF-Schreiben sowie dem BMF-FAQ zusammenzufassen. Wesentlicher Inhalt ist dabei u.a., dass die die Unternehmen treffende E-Rechnungspflicht nicht für Rechnungen an Privatpersonen und für Kleinbetragsrechnungen (bis 250 Euro) gilt. Zudem betrifft die ab dem 1. Januar 2025 gesetzlich vorgeschriebene E-Rechnung zunächst (nur) die Verpflichtung aller Unternehmen zum Empfang von E-Rechnungen. Dagegen beginnt die Pflicht zur Ausstellung von E-Rechnungen an Unternehmen erst ab dem 1. Januar 2027 – zunächst auch nur für Unternehmen mit einem Vorjahresgesamtumsatz von über 800.000 Euro. Alle anderen Unternehmen müssen erst ab dem 1. Januar 2028 verpflichtend E-Rechnungen ausstellen (Ausnahme: Kleinunternehmer gem. § 19 UstG). Deswegen haben Rechnungsempfänger auch bis zum Ablauf der Übergangsfristen (2027 bzw. 2028) keinen Anspruch auf Ausstellung einer E-Rechnung – und umgekehrt auch nicht auf die Ausstellung einer sonstigen Rechnung (z.B. Papierrechnung).

Kfz-Unternehmen, die sich mit dem Thema E-Rechnung noch nicht eingehender befasst haben, sollten sich spätestens jetzt damit intensiv auseinandersetzen. Denn die E-Rechnung kann auch eine Chance für die Digitalisierung der Rechnungsprozesse und der Buchhaltung sein und damit auf Dauer auch zu Effizienzgewinnen und Kosteneinsparungen

führen. Dabei erfolgen die notwendigen Schritte zur Einführung der E-Rechnung am besten gemeinsam mit dem Steuerberater und dem IT-Dienstleister.

Mehrere Verbände haben in der Vergangenheit bei der Bundesregierung das Angebot einer kostenfreien staatliche Software der Finanzverwaltung gefordert. Das Bundesfinanzministerium ist dieser Forderung jetzt noch rechtzeitig nachgekommen. Der E-Rechnungsviewer der Finanzverwaltung ist auf dem ELSTER-Portal freigeschaltet und unter folgenden Internet-Adressen erreichbar:

<https://www.elster.de/eportal/e-rechnung>

<http://www.erechnung.elster.de>

<http://www.e-rechnung.elster.de>

Auf dieser Seite kann man E-Rechnungen im Format XRechnung (reine Datensatzrechnungen) hochladen und für das menschliche Auge lesbar machen.

Fazit

Neben den obigen Informationsmaterialien sind auch der umfassende und hilfreiche ZDH-Leitfaden zur E-Rechnung sowie der aktuelle ZDH-Flyer zu den Rechnungspflichtangaben sehr lesenswert, um die Thematik zu vertiefen (Hinweis: Der ZDH veröffentlicht unter dem nachfolgenden Link zudem stets aktuelle Informationen zur E-Rechnung: E-Rechnung für Betriebe und Organisationen | ZDH).

ACHTUNG: Es ist damit zu rechnen, dass Cyber-Kriminelle die ab dem 01.01.2025 bestehende Pflicht zum Empfang von E-Rechnungen zum Nachteil von Unternehmen ausnutzen werden. Gerade um den Jahreswechsel sind deshalb als E-Rechnungen betitelte Rechnungen genau dahingehend zu untersuchen, dass es sich nicht um Fake-Rechnungen mit Schadsoftware im Anhang handelt.

Weitere Einzelheiten sind den Anlagen zu entnehmen, die auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden können.