



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE



# KFZ-INFO

**Mai 2024**

Mitteilungen der Innung  
des Kraftfahrzeuggewerbes  
Rhein-Neckar-Odenwald

WIRTSCHAFTSGESELLSCHAFT DER INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES



# Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Weiterbildung	Seite	3-4
Verband	Seite	5-6
Handel	Seite	6-7
Tankstellen	Seite	8-9
Technik + Umweltschutz	Seite	9
Recht + Steuern	Seite	10-11
Betriebswirtschaft	Seite	11-12
Aktuell	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

### Startklar für Sommer, Sonne, Spritztouren

Im Winter setzen Kälte, Matsch, Split und Lauge dem Auto zu. Vor dem Sommer sollte es daher am besten noch einmal in der Werkstatt durchgecheckt werden. Bild: ProMotor/T.Volz

Auto durch die Waschanlage geschleust, Sommerreifen drauf, Coole Getränke an Bord. Los geht's in die neue Saison. „Bloß nicht“, warnt Ulrich Köster vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. „Nach dem Winter gehört weit mehr zum Frühjahrscheck. Unterboden- und Lackschäden, verschlissene Wischerblätter, verstopfte Innenraumfilter – das sind nur einige der möglichen Blessuren, die Kälte, Matsch, Split und Lauge verursacht haben.“

# Weiterbildung

## Neue Förderung für ein Berufsorientierungspraktikum

Die im Gesetz zur Stärkung der Aus- und Weiterbildungsförderung vom Bundestag beschlossenen Maßnahmen zur sogenannten „Ausbildungsgarantie“ treten am 1. April 2024 in Kraft. So fördert die Bundesagentur für Arbeit (BA) jetzt auch Berufsorientierungspraktika für junge Menschen mit Orientierungsbedarf nach dem Schulabschluss.

### **Kennzeichen des Berufsorientierungspraktikums**

#### **nach § 48a SGB III neu sind:**

- **Zielgruppe:** Junge Menschen, die die Schulpflicht erfüllt haben, aber noch nicht ausreichend beruflich orientiert sind und sich bei der Bundesagentur für Arbeit als ausbildungssuchend gemeldet haben. Das Praktikum ist nicht auf leistungsschwächere Jugendliche beschränkt. Es steht auch Abiturientinnen und Abiturienten, Studienzweiflern und anderen jungen Menschen offen, die keine Schule besuchen.
- **Dauer:** Mind. ein bis max. sechs Wochen. Während dieser Zeit können einer oder mehrere Betriebe erkundet werden.
- **Versicherungsschutz:** Die Praktikantinnen und Praktikanten stehen unter dem Schutz der gesetzlichen Unfallversicherung. Zuständig ist der für den Praktikumsbetrieb zuständige Unfallversicherungsträger. Informieren Sie Ihre Berufsgenossenschaft bzw. Ihren Unfallversicherungsträger am besten kurz vorab über das Praktikum.

- **Kostenübernahme:** Die BA übernimmt die Kosten des Praktikanten bzw. der Praktikantin für die Fahrt zwischen Unterkunft und Praktikumsbetrieb sowie für die Unterkunft, falls der Praktikumsbetrieb nicht vom Wohnort erreicht werden kann. Zusätzliche Kosten, etwa für Kinderbetreuung oder Berufskleidung, können ebenfalls übernommen werden.
- **Vergütung:** Ein freiwilliges Praktikumsentgelt ohne Bindung an den gesetzlichen Mindestlohn ist möglich, aber nicht zwingend.
- **Antragstellung:** Die Antragstellung erfolgt ausschließlich durch den jungen Menschen bei der für ihn zuständigen Berufsberatung der Agentur für Arbeit.

Das neue geförderte Berufsorientierungspraktikum nach der Schulzeit bietet Ausbildungsbetrieben eine zusätzliche Chance zur Gewinnung geeigneten Fachkräftenachwuchses. Wenn das Praktikum nach Ende der Schulzeit im Sommer erfolgt und es für beide Seiten „passt“, können die jungen Menschen im Herbst bereits als Auszubildende eingestellt werden. Es ist mit einer zusätzlichen Nachfrage nach Praktikumsplätzen in bzw. nach den Sommerferien zu rechnen.

Ein Merkblatt der Bundesagentur für Arbeit mit weiteren Details kann unter [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden.

## Erkenntnisse einer ZDK-Befragung zur Personalgewinnung veröffentlicht

Im Rahmen der Initiative „AutoBerufe - Zukunft durch Mobilität“ hatten der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) und die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) Ende des letzten Jahres eine Online-Umfrage zur Personalgewinnung durchgeführt. An der Befragung nahmen 1.077 Kfz-Betriebe und 1.339 Auszubildende teil.

Die Umfrage gibt sehr aufschlussreiche Erkenntnisse, an welchen Stellschrauben Betriebe drehen können, um den Nachwuchs und potenzielle neue Mitarbeitende besser zu erreichen. Die Ergebnisse sind aber auch für das Nachwuchsmarketing der Initiative AutoBerufe hilfreich.

### **Folgende Handlungsempfehlungen haben sich ergeben:**

1. Das zentrale Hindernis auf dem Weg zur passenden Ausbildung ist die fehlende Berufsorientierung an Schulen. Diese Einschätzung teilen unsere Betriebe und die aktuellen Azubis.

Das bedeutet, dass Ausbildungsbetriebe ihren Fokus auf Berufsorientierung legen und Schulkooperationen aufbauen, an Veranstaltungen teilnehmen wie beispielsweise Messen, Girls´/Boys´ Day, Betriebspraktika durchführen oder sich gemeinsam mit ihren Auszubildenden auch auf Elternabenden präsentieren sollten.

Zum Thema Praktikum sind hilfreiche Handlungshilfen vorhanden unter: [www.autoberufe.de/praktikum/](http://www.autoberufe.de/praktikum/)



Um Schüler zu informieren, gibt es weitere Möglichkeiten unter: [www.wasmitautos.com/praktikum/](http://www.wasmitautos.com/praktikum/)  
2. Auch bei den für die Nachwuchs- und Mitarbeitergewinnung genutzten Kanälen stimmen die Antworten der beiden befragten Zielgruppen zum Teil überein. Die Unternehmenswebsite beziehungsweise Karriereseite sind hier der dritt wichtigste Kanal, um über Berufe und Jobs zu informieren respektive sich dort als Bewerber zu informieren. Die Karriereseite sollte neben informativem und authentischem Inhalt, auch intuitiv nutzbar

und schnell zu finden sein. Dies kann entweder durch eine eigene Webseite oder über eine Landingpage (Unterseite) in Ihrer vorhandenen Unternehmenswebseite integriert, erfolgen (z.B. über den Menüpunkt „Karriere“). Tipps zum Aufbau einer Karriereseite finden Betriebe in unserem Werkzeugkasten „How to Karriereseite“. Eine deutliche Diskrepanz gibt es bei der Antwortmöglichkeit Google. Für Azubis ist Google ein sehr wichtiger Kanal, um sich über Ausbildung, Karrieremöglichkeiten und Betriebe zu informieren. Dies belegen sämtliche Studien zur Mediennutzung der Generation Z. Bei den Betrieben rankt die Suchmaschine sehr weit unten, was die Bekanntheit und Sichtbarkeit der Betriebe deutlich einschränkt. Wir empfehlen deshalb, Google sowie dem Thema SEO (Suchmaschinenoptimierung) mehr Beachtung zu schenken. Dieses ist ein wichtiger Touchpoint für alle Seiten.

# Weiterbildung

Fortsetzung von Seite 3

Die Befragung unserer Kfz-Betriebe hinsichtlich der Gründe des Wechsels bzw. Ausscheidens von Mitarbeitenden zeigt auf, welche Aspekte hier besonders beachtenswert sind. So werden Arbeitsbedingungen, Arbeitsbelastung oder Stress häufig als Gründe für einen Wechsel angegeben. Aber auch Weiterbildungsmöglichkeiten, Unternehmenskultur, fehlende Kommunikation und Wertschätzung. Bei den Auszubildenden sind nette Kollegen, ein faires Gehalt und Übernahmechancen nach der Ausbildung die wichtigsten drei Aspekte bei der Wahl des Arbeitgebers.

## Erkenntnisse einer ZDK-Befragung zur Personalgewinnung veröffentlicht

Insbesondere auf die Übernahmechancen haben Betriebe einen Einfluss. Diese müssen frühzeitig vor Ausbildungsende kommuniziert werden, um Auszubildende im Unternehmen zu halten.

Der Werkzeugkasten zum Recruiting und der Betriebefinder werden von

den Befragten als gut und wichtig erachtet. Betriebe berichten über erste Bewerbungen von potentiellen Auszubildenden, die über den Betriebefinder eingegangen sind. Wir empfehlen daher, sich unbedingt im #wasmitautos Betriebefinder zu registrieren: [www.wasmitautos.com/betriebeformular/](http://www.wasmitautos.com/betriebeformular/)

Das ist in wenigen Minuten online durchführbar. Denn auch der Betriebefinder ist ein wichtiger Berührungspunkt, um die junge Zielgruppe zu erreichen bzw. von dieser gesehen zu werden.

Weitere Erkenntnisse: Betriebe wünschen sich für den Werkzeugkasten noch mehr Mustervorlagen und Gestaltungstipps für Praktika sowie Best-Practice-Beispiele aus der Branche. Auszubildende möchten noch mehr Einblicke in Betriebe und den Arbeitsalltag von Azubis sowie konkrete Informationen zu Weiterbildungsmöglichkeiten bekommen. Die Vollständige Nachwuchsstudie kann auf <http://www.kfz-bw.de/monatsdienst> heruntergeladen werden.

## Neue virtuelle autoFACHMANN Lernwerkstatt – Praxistraining in 3D

autoFACHMANN hat sein Angebot um eine virtuelle Lernwerkstatt ergänzt. Azubis können darin praxisnah für den Werkstattalltag und für die praktische Prüfung trainieren. Das Angebot ist für Abonnenten kostenlos.

Praxisnah trainieren und dabei aus Fehlern lernen, ohne dass sich dies auf Kundenfahrzeuge auswirken würde. Was sonst nur in speziellen Ausbildungswerkstätten möglich ist, machen Azubis nun auch in der virtuellen Werkstatt von autoFACHMANN. Denn dort können sie praxisnahe Lern- und Arbeitsaufgaben an realistischen 3D-Modellen von Fahrzeugen und Werkzeugen bearbeiten. Das Lernangebot ist online zugänglich und wird kontinuierlich um neue Werkstattaufträge ergänzt.

Zum Start stellt das offizielle ZDK-Ausbildungsmedium sieben Übungen zu unterschiedlichen Werkstatt-Themen zur Verfügung. Sie reichen von der Fehlersuche an der Antriebswelle über ein defektes Schließsystem und Fehlern im Kühlsystem bis hin zum Freischalten von Hochvoltfahrzeugen nach unterschiedlichen Methoden. Außerdem können die Azubis bei einem Scheibenwischer auf Fehlersuche gehen. Alle Übungen sind so konzipiert, dass sie den Arbeitsschritten in der Kfz-Werkstatt entsprechen. Deshalb beginnt jede Übung mit einem Werkstattauftrag: Dort finden die Azubis die Kundenbeanstandung und erste Hinweise zur Aufgabe. Anschließend müssen sie den Auftrag mithilfe von Fehlersuch- oder Reparaturanleitungen sowie mit Diagnosetools und weiteren Werkzeugen bearbeiten. Dabei werden sie auch immer wieder auf Gefahren hingewiesen, die in einer echten Werkstatt lauern würden. Wer diese Hinweise nicht beachtet, fliegt aus der Übung und muss von vorne anfangen. Das schult die notwendige Umsicht bei der Arbeit und hält die Nutzer dazu an, Arbeitsschritte in der richtigen Reihenfolge abzuarbeiten, wenn dies aus Sicherheitsgründen wichtig ist.

Die meisten Übungen setzen bereits Grundkenntnisse aus dem Werkstattalltag und der Kfz-Ausbildung voraus. Von den Lernenden sind verschiedene Fertigkeiten gefragt, die sie zuvor in den E-Learning-Kursen des autoFACHMANN oder in der Ausbildung erworben haben. Dies betrifft insbesondere den Umgang mit Mess- und Diagnosegeräten, das Arbei-

ten nach Anleitung, die Bestellung von Ersatzteilen oder die Einschätzung des Arbeitsaufwands.

### Ausprobieren, Fehler machen und daraus lernen

Am Ende jeder Übung erhält der Azubi ein ausführliches Feedback zu seinen Arbeitsschritten sowie eine Auswertung. Die virtuelle Lernwerkstatt eignet sich daher hervorragend als Tool, mit dem Azubis ohne Hilfestellung durch einen Ausbilder oder Lehrer selbstständig lernen können. Sie können dabei Arbeitsschritte und Messungen ausprobieren, Fehler machen und Übungen beliebig oft wiederholen. Jeder Werkstattauftrag ist mit den passenden Inhalten aus dem E-Learning verknüpft, sodass die Azubis bei Bedarf Informationen nachschlagen können.

Bei der technischen Umsetzung haben die Entwickler von vornherein auf ein responsives Design geachtet. Dadurch funktioniert die virtuelle autoFACHMANN-Werkstatt prinzipiell auch auf mobilen Geräten wie Smartphones und Tablets. Die Grafiken und Inhalte werden auf allen Bildschirmformaten und -größen dargestellt. Besser arbeiten lässt sich aber natürlich mit einem größeren Monitor.

### Weiterentwicklung mithilfe von Kundenfeedback

Die Redaktion von autoFACHMANN wird die virtuelle Werkstatt kontinuierlich ausbauen und weiterentwickeln. Neben weiteren Übungen planen die Entwickler unter anderem, den Lernenden detailliertere Auswertungen zu den eigenen Leistungen sowie Vergleiche mit anderen Usern zu ermöglichen. Zukünftig sollen zudem spielerische Elemente den Spaß am Lernen fördern

Alle, die bei einer Übung nicht weiterkommen, können sich künftig auch weitere Tipps und Hilfestellungen einblenden lassen. Selbstverständlich wird die Redaktion Hinweise und Feedback von Usern bei der Weiterentwicklung der virtuellen Werkstatt berücksichtigen.

Die autoFACHMANN-Lernwerkstatt ist bereits geöffnet. Abonnenten können sich unter [www.werkstatt.autofachmann.de/](http://www.werkstatt.autofachmann.de/) direkt einloggen und loslegen. Wer noch kein Abo hat, kann sich unter [www.autofachmann.de/werkstatt](http://www.autofachmann.de/werkstatt) informieren und einen kostenlosen Testzugang anfordern.

# Verband

## Kommunalwahlen 2024:

### Mit vereinten Kräften Zukunft des Kfz-Gewerbes sichern

Am 9. Juni 2024 finden in Baden-Württemberg die Kommunalwahlen statt. Für die über 140.000 Handwerksbetriebe im Land ist dies ein wichtiger Termin. Denn die neu gewählten Stadt- und Gemeinderäte werden in den kommenden Jahren maßgeblich die Rahmenbedingungen gestalten, unter denen auch Autohäuser und Werkstätten arbeiten. Kommunalpolitische Entscheidungen haben großen Einfluss auf die Zukunftsfähigkeit unserer Branche. Deshalb ist es wichtig, dass sich das Kfz-Gewerbe im Wahljahr mit seinen Anliegen Gehör verschaffen.

#### Handwerkstag legt 15-Punkte-Plan vor

Eine wertvolle Hilfestellung dabei bietet ein Forderungskatalog, den der Baden-Württembergische Handwerkstag (BWHT) jetzt vorgelegt hat. Unter dem Titel „Starke Partner auch in Zukunft - 15 Forderungen für handwerksfreundliche Städte und Gemeinden“ haben die Handwerksvertreter zusammengefasst, was auf kommunaler Ebene getan werden muss, um die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe zu sichern. Die Themen reichen von der Gewerbeflächenpolitik über den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität bis hin zur Stärkung der beruflichen Bildung und Fachkräftesicherung.

#### Infrastruktur, Ausbildung - worauf es ankommt

Für das Kfz-Gewerbe sind vor allem drei Forderungen von zentraler Bedeutung:

Erstens gilt es, die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge schnell auszubauen. Hier können die Städte und Gemeinden Vorbild sein, indem sie selbst auf Elektromobilität umsteigen.

Zweitens müssen die Kommunen die Bürokratie für Kfz-Betriebe spürbar abbauen. Durch verständlich formulierte Vorschriften, digitalisier-

te Verwaltungsverfahren und serviceorientierte Ansprechpartner lassen sich Zeit und Kosten sparen. Damit bleibt den Unternehmen mehr Raum, sich auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren und wettbewerbsfähig zu bleiben.

Drittens ist die Erhaltung einer wohnortnahen, leistungsfähigen Berufsschullandschaft ein Muss, um genügend Fachkräfte ausbilden zu können. Gerade für Azubis aus dem ländlichen Raum braucht es auch bezahlbare Wohnheime und Azubi-Tickets.

#### Betriebe als Botschafter gefragt

Um diese Kernbotschaften in die kommunalpolitische Diskussion einzubringen, sind nun Kfz-Innungen und ihre Mitgliedsbetriebe gefragt. Die Innungen sind aufgerufen, den BWHT-Flyer an alle Autohäuser und Werkstätten in ihrem Gebiet zu verteilen. Die Unternehmen wiederum sollten die Handreichung als Argumentationsleitfaden für eigene Aktivitäten nutzen - vom Kandidatengespräch bis zum Leserbrief. Wenn unser Gewerbe geschlossen für bessere Standortbedingungen werben, wird es in den Kommunen Gehör finden.

Dabei sollte nicht unversucht bleiben, um die „Wirtschaftsmacht von nebenan“ zu fördern. Denn klar ist: Nur wenn die Kommunen handwerksfreundliche Rahmenbedingungen bieten, werden dort auch in Zukunft Kfz-Betriebe erfolgreich sein können. Das ist eine Gestaltungsaufgabe, der sich das Kfz-Gewerbe mit vereinten Kräften widmen muss - im Wahljahr 2024 und darüber hinaus.

Der Flyer kann unter [www.handwerk-bw.de/aktuelles/news-presse-meldungen](http://www.handwerk-bw.de/aktuelles/news-presse-meldungen) heruntergeladen werden.



©AdobeStock\_Trueeffelpix

## Was bewegt die Betriebe im Land? – Ergebnisse der ZDH-Umfrage

Die Unsicherheit geht weiter – und die Politik hat immer mehr Hausaufgaben zu erledigen. In etwa so lassen sich die baden-württembergischen Ergebnisse der neuesten ZDH-Umfrage zusammenfassen.

Eine Konjunkturbelebung dürfte es nach Ansicht der befragten Betriebe im ersten Halbjahr nicht geben. Rund 40 Prozent der Betriebe erwarten einen rückläufigen Auftragsbestand. Knapp die Hälfte der Befragten gehen davon aus, dass die Auftragsbücher Ende Juni genauso gut gefüllt sind wie vor einem Jahr. Nur 15 Prozent erwarten, dass der Auftragsbestand höher sein wird. Diese sehr gedämpfte Einschätzung hat Auswirkungen auf die Prognosen zu den Umsätzen. Für das zweite Quartal erwarten jeweils 45 Prozent der Betriebe entweder gleiche oder sinkende Umsätze im Vergleich zum Vorjahresquartal. Nur jeder zehnte erwartet eine Steigerung. Auch eine Beschäftigungsausweitung ist nicht in Sicht: 20 Prozent Betriebe, die eine abnehmende Beschäftigung erwarten, stehen nur sechs Prozent Betrieben gegenüber, die ein Plus erwarten. Immerhin: Drei von vier Betrie-

ben (73%) gehen von einer konstanten Beschäftigung aus. Insgesamt unterscheiden sich die Einschätzungen im Land nicht von denen vom Bund.

#### Investitionen werden verschoben

Die schwachen wirtschaftlichen Aussichten bremsen Innovation und Transformation. Die große Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung lässt die Betriebe vor allem bei den Investitionen Zurückhaltung üben. 42 Prozent der Befragten wollen Vorhaben verschieben. Auf Grund der gesunkenen Nachfrage überlegt sich sogar jeder vierte Betrieb, einzelne Betriebsstätten oder Geschäftsfelder zu schließen (24%). 22 Prozent ziehen eine Reduzierung der Öffnungszeiten in Betracht.

#### Bürokratiebelastung steigt weiter

Am stärksten belastet sehen sich die Betriebe durch hohe Steuern und Abgaben (71%) sowie von Dokumentations- und Nachweispflichten

# Verband

Fortsetzung von Seite 5

gegenüber der öffentlichen Hand und Geschäftspartnern (51%). Die Betriebe müssen mittlerweile im Schnitt rund ein Viertel der Arbeitszeit für solche bürokratischen Anforderungen aufwenden. Stark belastet fühlen sich viele Betriebe aber auch durch hohe Energiekosten (44%), Konsumzurückhaltung (42%) und die Fachkräftemangel (41%). Die befragten Betriebe haben auch eine klare Meinung, was die Bundespolitik jetzt dringend angehen müsste: Auf die Fragen, welche Standortfaktoren der Bund zuerst verbessern sollte, nannten die Betriebe im Land zuerst Steuersenkungen (57%) sowie an zweiter Stelle mit jeweils 49 Prozent sichere und bezahlbare Energie sowie eine höhere Wertschätzung für Selbstständigkeit und unternehmerisches Han-

deln. Jeder dritte Betrieb fordert weniger Berichts- und Dokumentationspflichten (33%).

## Bildungsthemen in Europa zentral

Mit Blick auf die Europawahl ist den Betrieben an erster Stelle die Verbesserung von Image, Wertschätzung und Gleichwertigkeit der beruflichen Bildung wichtig. Knapp dahinter folgt die Reduzierung von Berichts- und Dokumentationspflichten für kleinere und mittlere Unternehmen. An dritter Stelle steht aus Sicht der Betriebe ein hohes Niveau der Ausbildung von Fachkräften in handwerklichen Berufen in ganz Europa – und damit noch ein weiteres Bildungsthema.

# Handel

## Anpassung bei der Dienstwagenbesteuerung

Am 22. März hat der Bundesrat über das Gesetz zur Stärkung von Wachstumschancen, Investitionen und Innovation sowie Steuervereinfachung und Steuerfairness (Wachstumschancengesetz) abgestimmt.



Teil des Wachstumschancengesetzes ist eine Änderung des Einkommenssteuergesetzes (EStG), und zwar konkret von Paragraph 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 Nummer 3 EStG. Darin wird geregelt, wie privat genutzte Dienstwagen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als geldwerter Vorteil besteuert werden, sofern diese kein Fahrtenbuch führen. Beschlossen wurde u.a., dass der Bruttolistenpreis zur Anwendung der 0,25-Prozent-Regelung für die Privatnutzung von BEV von bisher 60.000 auf 70.000 Euro angehoben wird.

Die Neuregelung gilt rückwirkend für Fahrzeuge, die seit/ab dem 1. Januar 2024 angeschafft wurden bzw. werden.

BEV-Dienstwagen aus dem Jahr 2023, die zwischen 60.000 und 70.000 Euro gekostet haben, fallen nach wie vor unter die 0,5-Prozent-Regelung und profitieren nicht von der Neuregelung.

Von der Anhebung des Bruttolistenpreises auf 70.000 Euro profitieren auch die Plug-in-Hybride mit einer elektrischen Mindestreichweite von 80 Kilometern oder höchstens 50 Gramm CO<sub>2</sub>-Emission pro Kilometer.

### Kurz:

- BEV-Dienstwagen bis zu 70.000 Euro werden monatlich mit 0,25 Prozent des Bruttolistenpreises versteuert.

- BEV-Dienstwagen über 70.000 Euro werden monatlich mit 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises versteuert.
- Plug-in-Hybride-Dienstwagen mit einer elektrischen Mindestreichweite von 60 Kilometern oder höchstens 50 Gramm CO<sub>2</sub>-Emission pro Kilometer werden monatlich mit 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises versteuert. Ab 2025 beträgt die Mindestreichweite dann 80 Kilometer.

Wir werden über die gesamten, für Betriebe interessanten Änderungen des Wachstumschancengesetz informieren, wenn das Gesetz im Bundesgesetzblatt veröffentlicht ist.

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Hersteller? Jetzt am IfA MarkenMonitor 2024 teilnehmen!

Der MarkenMonitor ist ein wichtiges Analyse- und Steuerungsinstrument für die Hersteller-Händler-Beziehung in den Vertriebsnetzen der Automobilwirtschaft. Er ist die führende Studie zur Attraktivität von Automobilmarken. Seit mehr als zwei Jahrzehnten analysiert das Institut für Automobilwirtschaft (IfA) damit die Zufriedenheit der Handelsstufe mit ihren Herstellern oder Importeuren. Die Kontinuität des Studiendesigns sowie die Umsetzung durch das neutrale IfA tragen unter anderem dazu bei, dass die Ergebnisse des MarkenMonitors auf der Händlerebene sowie bei Herstellern gleichermaßen Gehör finden.

Damit ist die IfA-Händlerzufriedenheitsanalyse die optimale Grundlage zur Initiierung von vertriebs- und netzpolitischen Maßnahmen. Sie benennt konkrete Anliegen der jeweiligen Handelsorganisation an den Hersteller oder Importeur – basierend auf Ihren Erfahrungen und Einschätzungen. Deshalb ist Ihre Stimme als fabrikatsgebundener Handelsbetrieb wichtig.

Ihre Meinung ist gefragt. Nehmen Sie am MarkenMonitor 2024 teil unter: [www.kfz-bw.de/monitor](http://www.kfz-bw.de/monitor)

Interessierten werden die Studienergebnisse kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Studie aus dem Vorjahr, der MarkenMonitor 2023, steht Ihnen zum Download zur Verfügung. Darüber hinaus können Sie unter nachstehendem Link markenindividuelle Ergebnisse einsehen: [www.ifa-info.de/markenmonitor](http://www.ifa-info.de/markenmonitor).

# Handel

## Monatsreport Elektromobilität März 2024

Im Februar 2024 wurden 27.479 reine Elektrofahrzeuge (BEV) neu zugelassen, dies entspricht einem Anstieg von 22,27 Prozent im Vergleich zum Vormonat. Der Anteil an den monatlichen Neuzulassungen ist dabei auf 12,6 Prozent angestiegen. Im Februar wurden außerdem 14.575 Plug-In-Hybride (PHEV) neu zugelassen. Dies entspricht einem Anstieg von 1,26 % im Vergleich zum Vormonat bei einem Anteil von 6,7 Prozent an den monatlichen Neuzulassungen.

Im Modellvergleich entfielen die meisten Neuzulassungen von BEV auf das Tesla Model Y. Bei den PHEV verzeichnete der Porsche Cayenne die meisten Neuzulassungen. Im Markenvergleich steht Tesla auf Platz 1.

Neben den neuesten Neuzulassungsstatistiken enthält der Monatsreport wieder das aktuelle Trendbarometer, Informationen über den Ausbau des öffentlichen Ladenetzes und den Abschlussbericht des Umweltbonus. Zudem sind die wichtigsten Neuigkeiten aus Verband und Politik zusammengefasst.

Diese und weitere Informationen stellen wir Ihnen monatlich mit dem Monatsreport Elektromobilität unseres Zentralverbandes Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe zur Verfügung.

Der Monatsreport Elektromobilität kann auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden

## DAT-Barometer im März 2024: Flotte und Fuhrpark

Firmenfuhrparks sind eine verlässliche und vor allem wichtige Quelle für neue Fahrzeuge auf unseren Straßen. Von allen gewerblichen Zulassungen verbuchen Firmenfuhrparks im Schnitt etwa die Hälfte auf ihre Konten, der Rest sind Zulassungen auf Handel, Fahrzeugbau und Autovermieter. Firmenfuhrparks sorgen damit nicht nur für eine Verjüngung des Pkw-Bestandes, sondern bereichern einige Zeit später den Gebrauchtwagenmarkt mit meist sehr gepflegten Firmenwagen aus erster Hand. Im Zentrum der meisten Fuhrparkentscheidungen stehen die Fuhrparkleiter. Sie orchestrieren und garantieren die Mobilität für die Betriebsangehörigen, die entweder auf einen eigenen, nach den Richtlinien des Unternehmens weitestgehend selbst konfigurierten Dienstwagen zugreifen können (sog. User Chooser), oder die in vordefinierten Pkw ihre Dienstreisen antreten. In jedem Fall erwartet man vom Fuhrparkleiter eine Garantie für Mobilität. Sie setzen sich mit neuesten Technologien auseinander und müssen zwischen Elektrifizierung des Fuhrparks und weiterhin hohem Mobilitätsbedarf abwägen. Derzeit sind noch mehrheitlich Diesel-Pkw in den Flotten im Einsatz. Doch auch steuerliche Vorteile für BEV oder PHEV spielen für Dienstwagenfahrer eine entscheidende Rolle, wenn auch gleichzeitig einige Fuhrparkleiter sich mit Wünschen ihrer Kollegen konfrontiert sehen, die wieder zum Verbrenner zurückkehren möchten. Unter all diesen Gesichtspunkten bleiben sie im täglichen Business zwischen Fahrzeugzulassungen, Rückrufaktionen, dem Organisieren von neuen Rädern, Werkstattterminen und Mobilitätslösungen die zentralen Ansprechpartner in den Unternehmen, wenn es um Fragen rund um die Mobilität geht.

### Elektrifizierung schreitet voran

Bei der Verteilung der Antriebsarten in den Firmenfuhrparks ist in den letzten vier Jahren ein deutlicher Trend hin zur Elektrifizierung erkennbar. Dennoch bleibt der Diesel auch 2024 die am weitesten verbreitete Antriebsart (62 Prozent aller Pkw in Fuhrparks). Der Rückgang des Diesels als Antriebsart im Vergleich zu 2021 ist allerdings deutlich sichtbar (-14 Prozentpunkte). Gestiegen ist dagegen der Anteil der alternativen Antriebe (2021: 10,0 Prozent, 2024: 23 Prozent). Unter ihnen sind 2024 vor allem BEV mit 59 Prozent stark vertreten, PHEV spielen mit 31 Prozent zwar noch eine wichtige, aber untergeordnete Rolle. Letztgenannte machten vor vier Jahren mit 54 Prozent noch den größten Anteil der alternativen Antriebsarten aus.

### Fuhrparkleiter schätzen E-Mobilität verhalten ein

Auf die Frage, wie sie die Entscheidung der Politik hinsichtlich des festgelegten Ausstiegs aus der Verbrennertechnologie beurteilen, halten 69 Prozent der Fuhrparkleiter dies nicht für den richtigen Weg. Ferner ist die große Mehrheit (74 Prozent) der Ansicht, die Nutzer ihrer Flotte wären nicht in der Lage, alle Strecken rein batterieelektrisch zurückzulegen. Auch wenn diese Einschätzung nach wie vor auf hohem Niveau liegt, so ist doch ein Rückgang gegenüber 2023 zu erkennen (-7,0 Prozentpunkte). 45 Prozent gaben zu Protokoll, sie hätten Dienstwagenberechtigte, die wieder zum klassischen Verbrenner zurückkehren möchten. Ein deutlicher Anstieg im Vergleich zum Vorjahr von 13 Prozentpunkten.

### Auto-Abos wenig für Interimsmobilität eingesetzt

Fuhrparkleiter benötigen häufig Interimslösungen, z. B. wenn Fahrzeuge wegen Werkstattbesuchen nicht verfügbar, bestellte Neuwagen nicht lieferbar sind oder dienstwagenberechtigte Mitarbeiter in der Probezeit noch keinen eigenen Dienstwagen fahren. Dann greifen 86 Prozent (2023: 77 Prozent) der Fuhrparkleiter auf Poolfahrzeuge zu, also Pkw, die bereits im Fuhrpark vorhanden, aber keinem Fahrer zugewiesen sind. Angebote von Autovermietungen nutzen 62 Prozent. Auto-Abos werden derzeit von 19 Prozent der Fuhrparkleiter genutzt, das ist ein leichter Rückgang um zwei Prozentpunkte zum Vorjahr. Carsharing-Angebote werden nur von 6,0 Prozent der Fuhrparkleiter in Anspruch genommen.

### Kenntnis von E-Fuels gestiegen

Im Vergleich zur Befragung von vor vier Jahren hat sich der Kenntnisstand bei Fuhrparkleitern rund um E-Fuels deutlich erhöht. Der Anteil derjenigen, die 2021 die synthetischen Kraftstoffe nur vom Namen her kannten bzw. gänzlich unbekannt waren, lag bei 22 Prozent. Diese Quote ist 2024 auf 9,0 Prozent gesunken. Somit haben sich 91 Prozent aller Befragten damit auseinandergesetzt oder in Teilen sogar intensiv beschäftigt. Von all diesen 91 Prozent halten knapp zwei Drittel E-Fuels für eine vielversprechende, klimaschonende Alternative neben der Elektromobilität. Gut ein Drittel (34 Prozent) hält allerdings davon nichts und schätzt deren Herstellung als zu aufwändig ein.

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

# Tankstellen

## Das Tankstellennetz am 01.01.2024

Die Zeiten ändern sich: „Special Tankstellen“ hieß das Sonderheft bisher, mit dem der Energie Informationsdienst (EID) traditionell im März die von ihm erhobenen Tankstellenzahlen zum Stichtag 1. Januar veröffentlicht. „Special tanken & laden“ heißt die aktuelle Ausgabe erstmals, und die Themen Ladesäulen, Ladeinfrastruktur und auch die geplante Pflicht zur Installation von Ultraschnell-Ladesäulen an Tankstellen werden ausführlich behandelt. Bezeichnenderweise ist die erste Interviewpartnerin in dieser Ausgabe Cathrin Lind, Vice President Operations von EnBW mobility+, die, wahrscheinlich ohne es zu wollen, die Widersinnigkeit einer gesetzlichen Verpflichtung zum Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur an Tankstellen wie folgt zusammenfasst: „Die Mineralölwirtschaft kann Ladesäulen im ersten Schritt ja letztlich nur dort errichten, wo sie bereits Tankstellen betreibt und oft passen die Standorte der Stationen und das Mittelspannungsnetz nicht zusammen. Da haben wir als EnBW natürlich einen gewissen Vorteil, weil wir die Standorte auf einer weißen Karte planen können und bestenfalls dort errichten, wo der erforderliche Netzanschluss bereits vorhanden ist.“ Und, um das Zitat zu ergänzen, wo die Auflagen bezüglich Flächennutzungen (Parkplätze) oder Lärmschutzaufgaben geringer sind als an mancher bestehenden Tankstelle.

Angesichts dieser künftigen Herausforderungen, aber auch der Probleme in den letzten Jahren, angefangen mit der Corona-Pandemie, dem Ukraine-Krieg, der gestiegenen Inflation und der schwächelnden Konjunktur ist es erstaunlich, wie stabil die Bestandszahlen im deutschen Tankstellennetz weiter sind. Mit 14.084 Straßentankstellen existieren netto lediglich neun Stationen weniger als vor einem Jahr und lediglich 15 weniger als vor fünf Jahren.

Zu dieser Stabilität trugen im letzten Jahr zumindest für die meisten Gesellschaften auch die immer noch auskömmlichen Kraftstoffmargen bei, die zwar unter denen des Jahres 2022 lagen, aber immer noch weit höher als in den Jahren davor. Sie sind auch notwendig, denn das Kostenniveau einer Tankstelle ist seit dieser Zeit ebenso gestiegen und auch wenn alle beim EID zitierten Gesellschaftsvertreter betonen, wie sehr das weiterhin erfreuliche Shopgeschäft zu einem guten Ergebnis 2023 beigetragen hat: Es sind immer noch die Kraftstoffpreise, die überwiegend die Existenz des Tankstellennetzes sichern, vor allem in einem Jahr wie 2023, in dem das ertragreiche Waschgeschäft im wahrsten Sinne des Wortes häufig ins Wasser fiel. Auch die abgesetzten Mengen dürften nach bisher bekannt gewordenen Zahlen stabil gewesen sein, denn einem gesunkenen Dieselasatz stand ein im ungefähr gleichen Maß gestiegenen Absatz von Ottokraftstoff gegenüber.

Beim vom EID ermittelten Tankstellenbestand zum 1.1.2023 mit 14.442 (14.084 Straßen- und 358 Autobahnstationen) Tankstellen in Deutschland muss man wie jedes Jahr berücksichtigen, dass hinter der Zahl im Laufe des Jahres viel Bewegung stand. Zwei Netze (TotalEnergies und OIL!) sind an komplett neue Marktteilnehmer verkauft worden, Mittelständler übernehmen kleinere Stationen von den großen Gesellschaften, Eigentümerstationen wechseln nach Vertragsablauf die Marke, die großen Gesellschaften errichten an neuen Standorten neue Stationen und

an wiederum anderen Stellen werden Stationen endgültig geschlossen. Die Automatenstationen werden mehr, und zwar in einem solchen Ausmaß, dass der EID in diesem Jahr erstmals bei den Tankstellengesellschaften die Zahl der unbemannten Automatenstationen erhoben hat. Bezogen auf die Gesamtzahl der jeweils gemeldeten Tankstellen wurde daraus eine Automatisierungsquote je Tankstellenmarke ermittelt. Das Ergebnis lässt sich in einer der beiliegenden Tabellen ablesen: BayWa, Raiffeisen, Calpam, team energie und AVIA, also vor allem die im ländlichen Raum aktiven Gesellschaften, weisen die höchsten Automatisierungsquoten auf.

### Zu den einzelnen Netzen:

- BP hat unter der Aral-Marke mit 2.254 Straßentankstellen weiterhin das größte Netz, netto zwölf Stationen weniger als zu Jahresbeginn 2023. Die Umstellung der Pachtstationen auf das Agenturgeschäft im Shop ist abgeschlossen, an 900 Stationen gibt es REWE-to-Go Shops und das Ladenetz von Aral Pulse sei inzwischen auf 2.000 Ladepunkte an 300 Standorten (die nicht alle an Tankstellen sind) angewachsen. Bis 2030 will Aral 20.000 Ladepunkte betreiben – völlig unabhängig von einer gesetzlichen Verpflichtung.
- Die Zahl der Shell-Tankstellen (einschließlich der unter bft-Zeichen betriebenen Rheinland-Kraftstoff-Stationen) liegt mit 1.936 um elf unter dem Vorjahreswert. An 320 der Stationen sind Ladesäulen installiert, an 35 Shell-Standorten wird LNG angeboten.
- TotalEnergies steht weiterhin an den Stationen, deren Eigentümer jetzt Couche-Tard Deutschland GmbH & Co. KG heißt, allerdings an sieben weniger als noch vor einem Jahr. Von den 1.150 Tankstellen verfügen bisher erst 56 über Ladesäulen.
- Unter das Esso-Netz zählt der EID am 1.1.2024 920 Tankstellen, netto nochmals 13 weniger als vor einem Jahr. Wiederum hat das Esso-Netz einige Stationeigentümer verloren, die ihren Vertrag mit der EG-Group bzw. deren deutscher Tochter Echo Tankstellen GmbH nicht verlängerten. Erst seit November 2023 ist klar, dass ab diesem Jahr auch die OMV-Tankstellen, welche von EG übernommen wurden, auf Esso umgeflaggt werden sollen.
- JET betreibt 811 Tankstellen, netto vier weniger als vor einem Jahr. In die Zahl gehen wie in den Vorjahren auch die zur Firma gehörenden, aber nicht mit dem JET-Logo gekennzeichneten, weißen Stationen ein.
- Bei den übrigen Marken gab es kaum eine größere zahlenmäßige Veränderung. Das Avia-Netz wuchs nochmals gegenüber dem Vorjahr um 11 auf 908 Straßentankstellen. Die OMV-Stationen werden weiter mit 229 Tankstellen angegeben, wobei der EID daran selbst Zweifel äußert, da er seit der Übernahme des OMV-Netzes durch EG weder von EG noch von OMV aktuelle Daten erhält.

Der Bestand der Autobahntankstellen beträgt wie zur Jahresmitte 2023 wegen der beiden an der A45 in der Nähe der gesprengten Brücke bis 2028 geschlossenen Tankstellen nur 358. Bereits in der ersten Jahreshälfte 2023 hatte sich die Verteilung der Einlieferungsrechte stark geändert. Diese Veränderung verstärkte sich nochmals in der zweiten Jahreshälfte. Die

# Tankstellen

Fortsetzung von Seite 8

Zahl der Stationen mit dem Esso-Zeichen sank so innerhalb eines Jahres von 53 auf nur noch 20, umgekehrt stieg die Zahl der ENI-BATs in der gleichen Zeit von zwölf auf 33.

Weiter rückläufig ist die Zahl der Autogasstationen. Allerdings hat sich das Schrumpfungstempo verlangsamt. Am 6. Februar 2024 zählte der DVFG noch 5.822 Autogastankstellen nach 5.898 im Dezember 2022.

Die Zahl der Erdgastankstellen ist sicherlich weiter gesunken. Allerdings bekommt der EID seit Dezember 2022 (damals noch 780 Stationen) keine genauen Zahlen mehr von der Zukunft Gas GmbH. Diese spricht jetzt auf ihrer Homepage von noch „rund 700 CNG-Tankstellen in Deutschland.“ Das Netz der LNG-Stationen, also für verflüssigtes Erdgas als alternativer Lkw-Antrieb, ist allerdings weiter gewachsen trotz der Preisproblematik im Jahr 2022. Allein die vom EID unter „eine Auswahl“ genannten Stationen summieren sich auf 2304, nach 142 im Vorjahr.

Auch die Zahl der Tankstellen mit AdBlue-Säulen ist weiter gewachsen. Die vom EID befragten Unternehmen halten nun mehr als 2.300 AdBlue-Zapfanlagen für Pkw und über 2.750 Anlagen für Lkw vor. Allerdings bietet die entsprechende Tabelle nur „eine Auswahl“, zum anderen enthält sie mit Sicherheit auch Doppelzählungen. Manche AdBlue-Säule ist eben sowohl für Pkw wie für Lkw geeignet.

Nach den Halbjahreszahlen 2023 veröffentlicht der EID zum zweiten Mal eine Tabelle über den Bestand der Wasserstoff-Tankstellen in Deutsch-

land. Die Entwicklung zeigt, dass der Markt für H2 eine Perspektive hauptsächlich im Schwerlastverkehr sieht. Daher ist die Zahl der Tankstellen mit der für LKW erforderlichen 350 bar-Druckstufe im letzten halben Jahr von 17 auf 66 Tankstellen gestiegen.

Erstmals enthält der Bericht auch eine Tabelle über Tankstelle mit Ladesäulen. Aral, Shell, Q1, Westfalen und team energie bieten bereits an mehr als 10 Prozent ihrer Tankstellen Lademöglichkeiten. Allerdings geht aus der Tabelle nicht hervor, wie viele dieser Ladepunkte über bereits die von der Bundesregierung geforderten mindestens 150 KW Ladeleistung verfügen.

Insgesamt zählt das Ladesäulenregister zum Jahresbeginn 2024 102.269 Ladesäulen. Nur 23.314 davon haben mindestens 50 KW, lediglich 12.522 mindestens 150 KW Leistung. Allerdings gehört zu den Zahlen des Ladesäulenregisters die folgende ernüchternde Erkenntnis: „Wie der EID erfahren hat, sind aber im Ladesäulenregister noch längst nicht alle Ladepunkte erfasst. Insbesondere dann, wenn Ladeinfrastruktur ohne staatliche Förderung errichtet wird oder die Betreiber die Ladepunkte gar nicht bzw. verspätet im Laderegister der Bundesnetzagentur anmelden, fehlen diese Ladepunkte im zentralen Register und können nicht erfasst werden.“

Für weitere Details beachten Sie bitte die Tabellen, welche auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden können.

# Technik + Umweltschutz

## ZDK: Peter Bredol ist neuer Technik-Geschäftsführer

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

„Wir freuen uns, dass wir mit Peter Bredol einen branchenerfahrenen

und fachlich kompetenten Geschäftsführer für die Leitung der Abteilung Werkstätten und Technik gewonnen haben“, sagt ZDK-Präsident Arne Joswig. „Das umfangreiche Themengebiet in dieser Abteilung gehört zweifellos zum Kerngeschäft unseres Verbandes als Dienstleister für unsere Betriebe. Beispielhaft seien hier die Themen Fahrassistenzsysteme, Novellierung der StVZO, Elektromobilität in den Kfz-Werkstätten und die Gründung der SERMA GmbH als Konformitätsbewertungsstelle für den Zugang der Kfz-Betriebe zu diebstahl- und sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen genannt. Auf diesen und anderen Gebieten wartet viel Arbeit, um die Betriebe weiterhin zielführend und aktuell zu unterstützen.“

## Kraftfahrzeuggewerbe unterstützt die Einführung von klimafreundlichem Dieselkraftstoff HVO 100

Der Bundesrat hat aktuell die Entscheidung getroffen, klimafreundliche XTL („X to liquid“) Kraftstoffe wie den paraffinischen Dieselkraftstoff HVO 100 aus Altölen ab 13. April in die 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV) aufzunehmen.

Angesichts dieser Entwicklung spricht sich das baden-württembergischen Kraftfahrzeuggewerbe für eine flächendeckende Nutzung dieses klimafreundlichen Kraftstoffs aus. „HVO 100, gewonnen aus wiederverwerteten Pflanzenölen wie altem Frittierfett, kann den CO2-Ausstoß um bis zu 90 Prozent reduzieren. Das ist ein gewaltiger Beitrag zum Klimaschutz,

den wir jetzt nutzen sollten“, so Verbandspräsident Michael Ziegler. Eine steuerbefreite, großflächige Einführung von HVO 100 in Deutschland würde laut Ziegler sofort Umweltentlastungen erzielen, indem Bestandsfahrzeuge in den Klimaschutz einbezogen werden. „Allein in Baden-Württemberg gilt es, 22 Millionen Tonnen CO2 aus dem Verkehrssektor zu reduzieren. Eine Beimischung von 10 Prozent HVO könnte diese Emissionen sofort um 2,2 Millionen Tonnen senken – höhere Beimischungsquoten würden damit sogar eine noch stärkere CO2-Reduktion bewirken“.

# Recht & Steuern

## Auswirkungen der Cannabislegalisierung (Cannabisgesetz-CanG) auf das Arbeitsverhältnis

Die teilweise Cannabislegalisierung zum 1. April 2024 kann in der betrieblichen Praxis zu neuen Konfliktfeldern führen. Die weitgehende Legalisierung von Cannabis betrifft auch das Arbeitsverhältnis. Hierzu im Einzelnen:



©AdobeStock\_Maksym Yemelyanov

### **1. Wesentlicher Inhalt des Konsumcannabisgesetz (KCanG)**

Volljährigen Personen soll künftig der Besitz von bis zu 25 Gramm Cannabis zum Eigenkonsum sowie der Besitz von bis zu drei Cannabispflanzen an ihrem Wohnsitz oder gewöhnlichem Aufenthaltsort erlaubt sein (vgl. § 13 KCanG).

Der bisher straflose Cannabiskonsum wird künftig an und im Umkreis von bestimmten Orten nach § 5 KCanG (z.B. in Gegenwart minderjähriger Personen, an Schulen, an Fußgängerzonen) als Ordnungswidrigkeit geahndet. Der Konsum am Arbeitsplatz ist – sofern es sich nicht um einen der in § 5 KCanG genannten Orte handelt – nicht nach dem KCanG verboten.

### **2. Betriebliches Cannabisverbot**

Der Arbeitgeber ist grundsätzlich berechtigt, den Cannabiskonsum im Betrieb zu untersagen. Da ein Verbot des Cannabiskonsums das Ordnungsverhalten im Betrieb betrifft, hat der Betriebsrat ein Mitbestimmungsrecht nach § 87 Abs. 1 Nr. 1 BetrVG. Verstoßen Beschäftigte gegen dieses Verbot, riskieren sie eine Abmahnung oder die Kündigung des Beschäftigungsverhältnisses. Erscheint ein Arbeitnehmer unter Cannabiseinfluss zur Arbeit, kann dies auch ohne betriebliches Cannabisverbot eine Abmahnung oder Kündigung rechtfertigen.

### **3. Arbeitsschutz und betriebliche Suchtprävention**

Auch ohne ausdrückliches Cannabisverbot dürfen Beschäftigte nicht unter Drogeneinfluss arbeiten. Nach § 15 Abs. 2 DGUV Vorschrift 1 ist es Beschäftigten untersagt, sich durch Alkohol, Drogen oder andere berauschende Mittel in einen Zustand

zu versetzen, durch den sie sich selbst oder andere gefährden können. Arbeitgeber dürfen Beschäftigte, die erkennbar unter Cannabiseinfluss stehen, gem. § 7 Abs. 2 DGUV Vorschrift 1 nicht arbeiten lassen.

Die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) tritt dafür ein, dass Alkohol und Cannabis am Arbeitsplatz gleichbehandelt werden. In beiden Fällen müsse ein Konsum, der zu Gefährdungen führen kann, ausgeschlossen sein (vgl. Pressemitteilung vom 7. November 2023). Betriebliche Suchtprävention sei laut DGUV schon seit langem Thema der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Sie unterstützen Unternehmen und Einrichtungen mit Beratung und Informationen zu Auswirkungen des Konsums von Betäubungsmitteln und damit auch von Cannabis. Mit Blick auf die geplanten gesetzlichen Änderungen würden sie die bestehenden Aktivitäten ausbauen - auch im Zusammenspiel mit anderen Akteurinnen und Akteuren in der Prävention. Das Positionspapier der DGUV zum Thema Cannabis sowie wie die DGUV-Information 206-009 Suchtprävention in der Arbeitswelt - Handlungsempfehlungen | DGUV Publikationen mit vielen praktischen Tipps und Eckpunkten für Betriebsvereinbarungen können auf [www.kfz-bw.de/monatsdienst](http://www.kfz-bw.de/monatsdienst) heruntergeladen werden.

### **4. Drogentests**

Ohne Einwilligung der Arbeitnehmer darf dieser keinem Drogentest unterzogen werden. Auch mit Einwilligung des Arbeitnehmers dürfen Drogentests im Rahmen von Einstellungsuntersuchungen nur vorgenommen werden, wenn der Arbeitgeber hieran ein berechtigtes Interesse hat.

Ein solches kann dem Arbeitgeber bei gefahrgeneigten Tätigkeiten (z.B. Arbeit an Maschinen) grundsätzlich zugesprochen werden. Allerdings lässt sich aus einem Drogentest kein unmittelbarer Rückschluss auf ein missbräuchliches Konsumverhalten ziehen.

### **5. Handlungsempfehlung**

Der Umgang der Beschäftigten mit Cannabis am Arbeitsplatz und auf dem Betriebsgelände kann in Einzelfällen zu neuen Spannungen im Betrieb führen. Umso wichtiger ist es, hier zeitnah klare Regeln zu statuieren, um Konflikte gar nicht erst entstehen zu lassen. Der Arbeitgeber ist im Rahmen seines Weisungsrechts (vgl. § 106 GewO) berechtigt, den Drogenkonsum am Arbeitsplatz zu untersagen. Zugleich ist er den Beschäftigten gegenüber im Rahmen seiner Fürsorgepflicht zum Schutz von Leben und Gesundheit verpflichtet. Relevant wird dies vor allem im Bereich gefahrgeneigter Tätigkeiten oder beim Betrieb von Maschinen. Im Ergebnis ist der Cannabiskonsum arbeitsrechtlich nicht anders zu bewerten als der Konsum von Alkohol im Betrieb. Bereits bestehende betriebliche Regelungen wie etwa Betriebsvereinbarungen zum Alkoholverbot sollten hinsichtlich des Cannabiskonsums entsprechend aktualisiert und ergänzt werden.

# Recht & Steuern

## Der Betriebsrat hat einen Beurteilungsspielraum bei der Wahl zwischen Webinaren oder Präsenzs Schulungen

**In einem aktuellen Beschluss hat das Bundesarbeitsgericht (BAG, Az.: 7 ABR 8/23) sinngemäß folgendes beschlossen:**

Ein Betriebsrat hat gemäß §37 Abs. 6 in Verbindung mit § 40 Abs. 1 Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) neben den Schulungskosten auch Anspruch auf die Übernachtungs- und Verpflegungskosten für ein auswärtiges Präsenzseminar, wenn derselbe Schulungsträger ein inhaltsgleiches Webinar anbietet. Denn nach diesen Vorschriften hat ein Arbeitgeber die Teilnahme an den für die Betriebsratsarbeit erforderlichen Schulungen zu gewährleisten sowie deren Kosten zu tragen.

### Sachverhalt

Bei der beschwerdeführenden Arbeitgeberin (Fluggesellschaft) ist eine Personalvertretung eingerichtet. Auf Grundlage des im BetrVG verankerten Schulungsanspruchs entsandte die Personalvertretung Ende August 2021 zwei ihrer Mitglieder zu einer mehrtägigen betriebsverfassungsrechtlichen Grundlagenschulung in Potsdam. Die hierfür angefallenen Seminargebühren zahlte die Arbeitgeberin, verweigerte jedoch die Übernahme der Übernachtungs- und Verpflegungskosten. Dies begründete sie u.a. damit, dass die Personalvertretungsmitglieder an einem zeit- und inhaltsgleich angebotenen mehrtägigen Webinar desselben Schulungsanbieters hätten teilnehmen können. Die Personal-

vertretung macht nun im bis vor das BAG geführten Beschwerdeverfahren die Übernahme der Übernachtungs- und Verpflegungskosten durch die Arbeitgeberin geltend.

### Entscheidung des Gerichts

Das BAG hat entschieden, dass eine Personalvertretung gleichermaßen wie ein Betriebsrat einen gewissen Spielraum bei der Beurteilung hat, zu welchen Schulungen sie ihre Mitglieder entsendet. Dieser Beurteilungsspielraum umfasst auch die Wahl des Schulungsformats (Präsenzschulung oder Webinar). Dabei kommt es auch nicht entscheidend darauf an, dass bei einem Präsenzseminar durch anfallende Übernachtungs- und Verpflegungsausgaben höhere Kosten anfallen als bei einem Webinar.

### Folgen aus der Entscheidung

Ein Betriebsrat kann nach der aktuellen BAG-Entscheidung grundsätzlich frei entscheiden, auf welche Art und Weise (Präsenzschulung oder Webinar) er seine erforderlichen Schulungen durchführt. In diesem Zusammenhang hat der Arbeitgeber auch die Übernachtungs- und Verpflegungskosten zu tragen. Aspekte der Kosteneinsparung spielen dabei keine Rolle, so dass sich ein Betriebsrat nicht auf ein Webinar verweisen lassen muss.

# Betriebswirtschaft

## Gemeinschaftsdiagnose #1-2024 - Frühjahrgutachten

Das Frühjahrgutachten zur Analyse und Prognose der wirtschaftlichen Lage in Deutschland wurde von der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, der zahlreiche Wirtschaftsforschungsinstitute angehören, vorgelegt. Das 148. Gutachten trägt den Titel Deutsche Wirtschaft kränkelt – Reform der Schuldenbremse kein Allheilmittel.

Die fünf führenden Wirtschaftsforschungsinstitute sehen die Wirtschaft in Deutschland angeschlagen. In ihrem Frühjahrgutachten erwarten sie lediglich einen Zuwachs der Wirtschaftsleistung um 0,1 Prozent in diesem Jahr.

Die Wirtschaftsfachleute stellen fest, dass eine bis zuletzt zähe konjunkturelle Schwächephase mit schwindenden Wachstumskräften einhergeht. In diesem Jahr wird der private Konsum zur wichtigsten Antriebskraft für die Konjunktur. Die Wirtschaftsleistung liegt auf einem ähnlichen Niveau wie vor der Pandemie, was jedoch keinen Zuwachs an Produktivität mit sich bringt. Die fortwährende Unsicherheit bezüglich der Wirtschaftspolitik spiegelt sich jedoch in den Unternehmensinvestitionen wider.

Der Anstieg der Verbraucherpreise soll um 2,3 Prozent im laufenden

und um 1,8 Prozent im kommenden Jahr liegen. „Bereinigt um den dämpfenden Effekt der Energiepreise ergeben sich Kerninflationen von 2,8 (2024) und 2,3 Prozent (2025).“ Weitere Informationen finden Sie in der Pressemitteilung der Gemeinschaftsdiagnose zum Frühjahrgutachten.

Die Prognose der Institute bezüglich der Effektivverdienste in den Jahren 2024 und 2025 fällt mit einer voraussichtlichen Zunahme um 4,6 bzw. 3,4 Prozent positiv aus. „Damit nehmen die Reallöhne über den gesamten Prognosezeitraum zu und holen die Verluste aus dem Jahr 2022 und dem ersten Halbjahr 2023 langsam wieder auf. Das Niveau von Ende 2021 – also vor dem drastischen Inflationsschub – wird aber voraussichtlich erst im zweiten Quartal 2025 erreicht.“

Die Steigerungen im Lohnbereich ziehen deutlich höhere reale Lohnstückkosten nach sich, sie bleiben aber dennoch beschäftigungsfreundlich. Der robuste Arbeitsmarkt stützt somit den Konsum.

Das Frühjahrgutachten kann unter [https://gemeinschaftsdiagnose.de/wp-content/uploads/2024/03/IfW\\_Kiel\\_GD\\_1\\_2024\\_unredigiert\\_web.pdf](https://gemeinschaftsdiagnose.de/wp-content/uploads/2024/03/IfW_Kiel_GD_1_2024_unredigiert_web.pdf) heruntergeladen werden.

# Betriebswirtschaft

## Bundesrat stimmt Vermittlungsergebnis beim Wachstumchancengesetz zu: Änderungen bei der Einkommensteuer/Körperschaftsteuer, Gewerbsteuer und Umsatzsteuer

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 22. März 2024 dem Ergebnis des Vermittlungsausschusses beim WachstumchancenG zugestimmt. Bis zuletzt war es unklar, ob eine Mehrheit der Länder dem Gesetzentwurf seine Zustimmung erteilt. Insbesondere durch eine politische Verknüpfung des Gesetzes mit der Streichung der Steuerbefreiung für Agrardiesel im Haushaltsfinanzierungsgesetz 2024 blieb es spannend. Durch Vorschläge zur Entlastung der Landwirtschaft, die in den kommenden Monaten weiter beraten werden, konnte der Bund den Widerstand der Länder überwinden. Auch das Haushaltsfinanzierungsgesetz 2024 passierte daher die Länderkammer. Die jetzt vom Bundesrat beschlossene Fassung des WachstumchancenG sieht (teils befristet) Steuerentlastungen in Höhe von 3 Mrd. Euro pro Jahr vor. Damit fallen diese deutlich geringer als im

ursprünglichen Gesetzentwurf aus, der Entlastungen von rund 7 Mrd. Euro vorsah. Nach Berechnungen des IW Köln löst das WachstumchancenG in der verabschiedeten Fassung nur geringe positive Effekte aus: Bis zum Ende des Jahrzehnts dürften die Investitionen real insgesamt um sechs Mrd. Euro höher ausfallen. Dies entspricht 1,5 Prozent der Investitionen im Jahr 2023. In Anbetracht der wirtschaftlich schwierigen Lage in der Bundesrepublik ist das Gesetz nicht ausreichend. Neben dem Abbau von Bürokratie sind weitere Anreize für Investitionen und steuerliche Entlastungen für Unternehmen dringend angezeigt. Das WachstumchancenG kann daher allenfalls als positives Signal für die Unternehmen verstanden werden, dass die Politik die Handlungsnotwendigkeit erkannt hat und erste kleine Schritte in die richtige Richtung gemacht wurden.

# Aktuell

## Cybersicherheit duldet keinen Aufschub – Was bedeutet NIS 2 für Ihr Unternehmen?

Cyberangriffe stellen für alle Unternehmen eine ernste Bedrohung dar – vom Kleinbetrieb bis zum Großkonzern. Ziel der NIS 2-Cybersicherheits-Richtlinie ist es, die Unternehmen besser vor Angriffen aus dem Cyberraum zu schützen. Was bedeutet das konkret? Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Baden-Württemberg lädt Sie gemeinsam mit Kamern und Wirtschaftsorganisationen zu einer Online-Informationsveranstaltung am 14. Mai 2024 von 16-18 Uhr ein.

**In dieser Veranstaltung erfahren Sie,**

- sich Ihr Unternehmen dringend mit Cybersicherheit befassen sollte,
- was die Vorgaben der neuen europäischen NIS2-Cybersicherheits-Richtlinie für Ihr Unternehmen bedeuten und
- was Sie jetzt tun können, um Ihr Unternehmen gegen Cyber-Risiken zu wappnen.

**Programmübersicht:**

- Stefan Schneider, CIO der Eberspächer Gruppe, berichtet über die Folgen eines erfolgreichen Cyberangriffs auf sein Unternehmen und wie diese bewältigt wurden.
- Björn Schemberger, Leiter der Abteilung Detektion und Reaktion bei der Cybersicherheitsagentur Baden-Württemberg, stellt aktuelle Cyber-Bedrohungen in Baden-Württemberg dar und zeigt, wie Unternehmen sich

dagegen schützen können.

- Dr. Hanna Goeters, Referentin im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, stellt die europäische NIS2-Richtlinie, ihren Anwendungsbereich und die Bedeutung für Unternehmen sowie den aktuellen Stand der Umsetzung in nationales Recht vor.
- Steffen Zimmermann, Leiter des Competence Center Industrial Security beim VDMA Deutschland, zeigt auf, wie insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen ihre Cybersicherheit systematisch verbessern und sich gleichzeitig auf die Anforderungen der NIS2-Richtlinie vorbereiten können.
- Frank Feil, Geschäftsführer der Stadtwerke Ditzingen, berichtet aus der Praxis, wie auch kleine und mittlere Unternehmen professionelles Cybersicherheitsmanagement betreiben und zugleich verbindliche regulatorische Anforderungen erfolgreich umsetzen können.

Die Veranstaltung findet als Webex-Online-Meeting statt. Melden Sie sich jetzt kostenfrei an unter: [www.wirtschaft-digital-bw.de/aktuelles/veranstaltungen](http://www.wirtschaft-digital-bw.de/aktuelles/veranstaltungen) Im Anschluss erhalten Sie Ihren Teilnahmelink per E-Mail.

Für Rückfragen steht Ihnen gerne die Koordinierungsstelle der Initiative Wirtschaft 4.0 Baden-Württemberg unter 0711/658355-24 oder [koordinierungsstelle@iw40-bw.de](mailto:koordinierungsstelle@iw40-bw.de) zur Verfügung.

## Goldboden – der Podcast von HANDWERK BW

Mit dem Podcast will HANDWERK BW das Handwerk in Baden-Württemberg noch sicht- und hörbarer machen. Peter Haas, Hauptgeschäftsführer von HANDWERK BW, spricht dazu regelmäßig mit spannenden Menschen: entweder aus dem Handwerk oder mit solchen, die scheinbar gar nichts damit zu tun haben – vielleicht aber dann doch. Es ist also kein Podcast nur fürs Handwerk, sondern für alle, die mehr darüber erfahren wollen. In der 14. Folge spricht HANDWERK-BW Hauptgeschäftsführer Peter Haas mit Manuel Hagel, dem Chef der CDU-

Landtagsfraktion in Baden-Württemberg. Er ist gelernter Bankkaufmann, wurde mit 26 Filialdirektor einer Sparkasse und sitzt seit acht Jahren im Landtag. Seit November 2023 ist er sogar Landesparteichef der CDU - und in zwei Jahren vielleicht der nächste Ministerpräsident. Außerdem spricht der Politiker über seine Anfänge in der Politik, er gibt einen Einblick in sein Privatleben und verrät, was er mit seiner Partei konkret fürs Handwerk tun will. Jetzt reinhören: [handwerk-bw.de/aktuelles/podcast](http://handwerk-bw.de/aktuelles/podcast).