

Inhalt

Wirtschaftliche Lage in Deutschland

Aufschwung auf breiter Basis 2

Das Präsidium im Interview

Die Zukunft der Branche gemeinsam gestalten 4

Bericht aus Berlin

Versachlichung der Diskussion 6

Wirtschaftliche Lage im Kfz-Gewerbe

Diesel trübt Bilanz-Freude 8

Deutsche Automobil Treuhand, DAT: Jens Nietzschmann 10

Entwicklung in Kfz-Unternehmen

Chancen der Digitalisierung nutzen 11

Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, BDK:

Dr. Hermann Frohnhaus 13

Interview mit Albert Vetterl, ZDK-Vorstandsmitglied 14

Aus- und Weiterbildung

Mehr als 80 000 Gründe zum Feiern 15

Vogel Business Media: Florian Fischer 19

BFC – Karrieremotor der Branche 21

Interview mit Frank Mund, ZDK-Vorstandsmitglied 22

TAK – Weg frei für hoheitliche Aufgaben 23

Rechtsfragen in der Kfz-Branche

Vorgaben richtig umsetzen 24

NÜRNBERGER Allgemeine Versicherung: Peter Meier 27

Branchenrelevante Urteile 29

Technik, Sicherheit, Umwelt

Wichtige Weichen für Werkstätten gestellt 30

Interview mit Stefan Vorbeck, ZDK-Vorstandsmitglied 36

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Diesel, Dialog, Digitalisierung 37

FUCHS SCHMIERSTOFFE: Stefan Knapp 43

Die ZDK-Geschäftsstelle

Geschäftsführer und Referenten 44

Zahlen und Fakten 2017

Ausgabe 2018 45

Beim Diesel versagen Industrie und Politik



Diesel-Krise und kein Ende: So lässt sich die Jahresbilanz für das vergangene Jahr trotz wachsender Zulassungszahlen beschreiben. Und damit setzt sich auch das Jahr 2018 fort.

Die Situation für Handel und Verbraucher ist frustrierend. Seit dem Leipziger Urteil ist die Verunsicherung größer geworden. Die Menschen fragen sich: Kommen jetzt Fahrverbote? Wenn ja, wann und wo? Gibt es einen Weg, solche Fahrverbote zu vermeiden? Kann ich meinen Euro-5-Diesel weiterfahren? Oder bin ich dann bald nicht mehr uneingeschränkt mobil?

Mit diesen Fragen kommen die Kunden zu den Händlern und in die Werkstätten. Die Betriebe könnten helfen – wenn es denn endlich eine Nachrüst-Verordnung insbesondere für die rund sechs Millionen Euro-5-Fahrzeuge gäbe. Dass es technisch geht, haben zahlreiche Versuche bewiesen. Nur so lässt sich der dramatische Wertverlust aufhalten, den die Autobesitzer, aber auch die Händler mit den älteren Diesel-Fahrzeugen erleben.

Beide Gruppen werden von Politik und Industrie allein gelassen. Die Industrie verweigert sich einer Hardware-Nachrüstung. Als Gründe werden zu hohe Kosten sowie zu langsame Umsetzung angeführt. Außerdem werde sich das Stickoxid-Problem mit dem zunehmenden

den Verkauf von Euro-6d- und Euro-6d-TEMP-Dieselfahrzeugen bald von selbst erledigen. Die Politik verschiebt eine Entscheidung in Beratungsgremien, lässt Gutachten erstellen und spielt auf Zeit. Seit dem Diesel-Gipfel im August 2017 hat sich nichts bewegt.

Industrie und Politik nehmen billigend in Kauf, dass zahlreichen Händlern die Insolvenz droht. Euro-5-Diesel erfahren zurzeit eine hohe Wertminderung, die teilweise bis zu 50 Prozent beträgt. Die Händler sitzen auf mehreren hunderttausend kaum verkäuflichen Fahrzeugen, und die Kostenbelastung nimmt durch Leasing-Rückläufer und steigende Standzeiten zum Teil dramatische Züge an. Auch bei den Neuzulassungszahlen verliert der Diesel ständig weiter an Boden.

Wir im ZDK und in den Landesverbänden haben das Thema Hardware-Nachrüstung für ältere Diesel seit Mai 2017 permanent in den Blickpunkt gerückt – angefangen bei der Bundeskanzlerin über Minister, Staatssekretäre und Abgeordnete bis hin zu den Medien. Dass dieses Thema überhaupt in der öffentlichen Wahrnehmung einen so wichtigen Stellenwert erhalten hat, ist auch diesen Aktivitäten zu verdanken.

Doch wir lassen hier nicht locker. Das Diesel-Problem steht weiterhin ganz oben auf unserer Agenda. Hinzu kommen zahlreiche weitere Themen, die wir in unserem Jahresbericht präsentieren, etwa die Zukunft des Fabrikatshandels und der technischen Fahrzeugüberwachung oder die Auswirkungen von Digitalisierung und Vernetzung im Kfz-Gewerbe. Eines ist klar: Die Herausforderungen wachsen, und als starker Verband arbeiten wir an guten Lösungen für unsere Betriebe. Darauf können Sie vertrauen.

Jürgen Karpinski
Präsident

Dr. Axel Koblitz
Hauptgeschäftsführer



Wirtschaftliche Lage in Deutschland Aufschwung auf breiter Basis

Bereits im fünften Jahr in Folge verzeichnete die deutsche Wirtschaft 2017 einen moderaten Aufschwung. Er steht auf einer noch breiteren und stärkeren Basis als in den Vorjahren. Davon profitiert der Pkw-Markt. Doch erkennbare Risiken trüben die Stimmung im Kfz-Gewerbe.

Vergangenes Jahr wuchs die deutsche Wirtschaft stärker als von vielen Wirtschaftsforschern erwartet. Insgesamt stieg das Bruttoinlandsprodukt um 2,2 Prozent, arbeits-tagbereinigt sogar um 2,5 Prozent.

So stark legte die Wirtschaft seit 2010 nicht mehr zu. Und die Aus-sichten sind weiter gut: Wirt-schaftsforscher rechnen für das laufende Jahr mit einem Wachs-tum von zwei Prozent und für 2019 mit einem Plus von 1,8 Prozent.

Laut Konjunkturtest des ifo-Instituts (Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München) war die Wirtschaftslage 2017 ihrem historischen Höchstwert nahe. In der Folge überstieg die gesamtwirt-schaftliche Produktion das Produk-tionspotenzial. Um die dadurch ent-standene positive Produktionslücke zu schließen, waren Überstunden notwendig. Der lang anhaltende Auf-schwung führt mittlerweile zu ersten Anpassungen, die sich vor allem auf dem Arbeitsmarkt ausdrücken:

Offene Stellen bleiben aufgrund des Mangels an Fachkräften länger un-besetzt.

Außenhandel legt kräftig zu

Nach einer kleinen Schwächepha-se Ende 2016 nahmen die deut-schen Exporte wieder an Fahrt auf. Entsprechend gab es 2017 ein kräftiges Plus: Die Exporte legten um 4,7 Prozent zu, die Importe so-gar um 5,2 Prozent. Wirtschaftsfors-chungsinstitute erwarten für

2018 und 2019 ein weiteres kräftiges Wachstum auf gleichem Niveau.

Investitionen ziehen weiter an

Nach dem Auf und Ab der Investitionsausgaben im Jahr 2016 hatten sie vergangenes Jahr wieder eine klar aufwärtsgerichtete Dynamik: Insgesamt wuchsen sie um 3,5 Prozent. Dazu haben die verbesserte Weltkonjunktur und die günstigen Bedingungen für die Finanzierung entscheidend beigetragen. Wirtschaftsforscher rechnen für 2018 und 2019 mit weiter anziehenden Investitionsausgaben: Sie erwarten ein Wachstum von 4,3 und 3,5 Prozent.

Privater Konsum wächst stark

Der private Konsum galt 2017 nach wie vor als treibender Faktor der deutschen Konjunktur. Dieser hat von der positiven Lohnentwicklung und der guten Lage am Arbeitsmarkt, die sich erneut in einem kräftigen Anstieg der Beschäftigtenzahl zeigte, entscheidend profitiert. Daran änderten auch die allmählich anziehende Inflationsrate und die teils schwächeren Zuwächse der Nominaleinkommen nichts. Insgesamt nahm der private Konsum um zwei Prozent zu. Die Aussichten sind weiter positiv, allerdings rechnen Forscher mit einem leichten Abschwächen des Wachstums auf 1,7 Prozent 2018 und 1,5 Prozent 2019.

Inflation verstärkt sich

Nachdem die Inflation seit drei Jahren deutlich unter einem Prozent lag, ist sie zum Jahreswechsel

2016/2017 spürbar gestiegen. Neben anziehenden Energiepreisen haben dazu auch das Preisplus bei anderen Rohstoffen und der zum Teil kräftige Preisanstieg bei importierten Nahrungsmitteln beigetragen. Dem wirkte in der ersten Jahreshälfte 2017 noch die Aufwertung des Euro entgegen. Doch die höheren Kosten aufgrund der zunehmenden Knappheit am Arbeitsmarkt und höheren Lohnkostendruck gaben die Unternehmen wohl an die Verbraucher weiter. Letztlich lag die Inflationsrate 2017 bei 1,8 Prozent. Für 2018 rechnen Experten mit einer Inflation auf ähnlichem Niveau.

Folgen für Kfz-Unternehmen

Trotz außenpolitischer Verunsicherungen läuft die deutsche Wirtschaft wie eine gut geölte Maschine. Davon profitiert auch der Automobilmarkt. Die Konjunkturaussichten für das kommende Jahr könnten kaum besser sein. Dem steht die anhaltende Diskussion um die Zukunft des Dieselmotors entgegen. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig vom 27. Februar 2018 drohen nun Fahrverbote in Städten, in denen Emissionswerte über den Grenzwerten liegen. Betroffene Städte müssen mögliche Fahrbeschränkungen jedoch auf ihre Verhältnismäßigkeit prüfen. Um Verbrauchern ihre Verunsicherung zu nehmen, ist die neue Bundesregierung gefordert, zielgerechte Anreize zur Stickoxidreduzierung in den Städten insbesondere durch eine Verordnung mit Nachrüstkriterien zu setzen.

Wirtschaftsforscher erwarten 2018 ein weiteres erfolgreiches Jahr. Für

die Entwicklung des deutschen Automobiljahres kommt allerdings als weiterer Einflussfaktor die Frage nach der Zukunft des Diesels hinzu. Aufgrund der vorhandenen Unsicherheiten geht der Branchenverband für das laufende Jahr von 3,3 bis 3,5 Millionen Pkw-Neuzulassungen aus. Bei den Gebrauchtfahrzeugen liegt die Prognose zwischen 7,1 und 7,3 Millionen Einheiten – je nachdem wie sich die Lage bei Fahrverboten und beim Thema Nachrüstung entwickelt. Für das Werkstattgeschäft sind die Aussichten für 2018 gut – mit leicht steigender Tendenz gegenüber 2017.



Mit brandneuen Fakten und Zahlen zum Verhalten von Endverbrauchern bei Autokauf und Werkstattbesuch sowie dem Sonderthema Diesel startete der DAT-Report ins Automobiljahr 2018. Er ist unter www.kfz-meister-shop.de erhältlich.

Das Präsidium im Interview

Die Zukunft der Branche gemeinsam gestalten

Das Diesel-Thema beherrscht nun schon seit fast drei Jahren die Branche. Wie würden Sie die aktuelle Situation beschreiben?

■ **Thomas Peckruhn:** Seit der Diskussion um Fahrverbote im Sommer 2017 und dem jüngsten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hat sich die Lage für den Handel weiter zugespitzt. Laut der letzten ZDK-Blitzumfrage, an der 1 817 Markenhändler teilgenommen haben, sagen zwei Drittel der Befragten, dass Euro-5-Diesel zurzeit eine hohe Wertminderung erfahren, die teilweise bis zu 50 Prozent beträgt. Die Händler sitzen auf mehreren hunderttausend kaum verkäuflichen Fahrzeugen, und die Kostenbelastung nimmt aufgrund langer Standzeiten und zahlreicher Leasing-Rückläufer zum Teil dramatische Züge an. Auch der Verkauf der modernsten Euro-6-Diesel ist beeinträchtigt. Das zeigen die Neuzulassungszahlen. Der Diesel-Anteil liegt nur noch bei etwa einem Drittel. Vor einem Jahr waren es noch deutlich über 40 Prozent.

Mit seinem Urteil im Februar hat das Leipziger Bundesverwaltungsgericht den Weg für Fahrverbote frei gemacht. Wie beurteilt der Verband die Entscheidung?

■ **Jürgen Karpinski:** Das Urteil hat zur weiteren Verunsicherung der Verbraucher beigetragen und erschwert das Geschäft insbesondere mit gebrauchten Dieselfahrzeugen. Dabei sind Fahrverbote völlig unnötig, denn die Luft in den deutschen Städten verbessert sich laut dem Umweltbundesamt stetig. Seit 1990 ist ein Rückgang der Stickoxid-Emissionen um über 1,6 Millionen Tonnen oder 57,6 Prozent zu verzeichnen. Wir haben eine teilweise hysterische Anti-Auto-Stimmung im Land. Gefördert wird diese Stimmung durch völlig haltlose Studien zur Gesundheitsgefährdung durch Stickoxide. Wenn im Büro ein EU-Grenzwert von 60 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gilt und an einem Arbeitsplatz in Industrie und Handwerk so-



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

gar 950 Mikrogramm, dann muss ich mich doch allen Ernstes fragen, wie bei 40 Mikrogramm draußen in der Stadt eine Gefährdung der Menschen für Leib und Leben bestehen soll. Und wenn dann noch einige Messstationen nicht mal vorschriftsmäßig aufgestellt worden sind, muss man sich über ein völlig schiefes Bild der wirklichen Lage nicht wundern.

Wie kann man der Entwicklung aus Sicht des Kfz-Gewerbes entgegenwirken?

■ **Wilhelm Hülsdonk:** Wir brauchen eine Nachrüst-Verordnung für ältere Diesel, insbesondere für die rund sechs Millionen Euro-5-Fahrzeuge, um den drastischen Wertverlust, den die Autobesitzer, aber auch die Händler erleben, in den Griff zu bekommen. Dass die Hardware-Nachrüstung technisch funktioniert, haben Tests der Zulieferer und des ADAC mit unterschiedlichen Systemen bewie-

sen. Jetzt müssen die politisch Verantwortlichen, aber auch die Hersteller und Importeure sich klar dazu bekennen. Das ist eine Chance für die Hersteller, um verlorenes Vertrauen sowohl gegenüber ihren Händlern als auch bei den Verbrauchern zurückzugewinnen.

Was macht der Verband dafür?

■ **Jürgen Karpinski:** Seit dem Diesel-Gipfel im August letzten Jahres haben wir an vielen Schrauben gedreht. Wir haben die Bundeskanzlerin, Minister und Staatssekretäre mit Informationen versorgt und viele persönliche Gespräche geführt, auch Landesverbände sind aktiv auf Politiker zugegangen. Mit Blitzumfragen bei den Fabrikathändlern haben wir exklusive Zahlen und Fakten für gezielte Pressearbeit generiert und die Situation des Handels immer wieder in den Medien positioniert. Darüber hinaus haben wir mit Bundesinnungsmeister Hülsonk Sitz und Stimme in der Expertengruppe I im Nationalen Forum Diesel. Dort wurden Lösungsvorschläge bezüglich der Nachrüstung und Flottenenerneuerung erarbeitet. Nun ist Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer am Zug. Er muss beizeiten eine Lösung auf den Tisch legen.

Ein weiteres wichtiges Thema betrifft die Zukunft des Markenhandels. Hier ist eine Arbeitsgruppe der Fabrikathändler dabei, entsprechende Leitplanken zu erarbeiten. Wie ist der Stand?

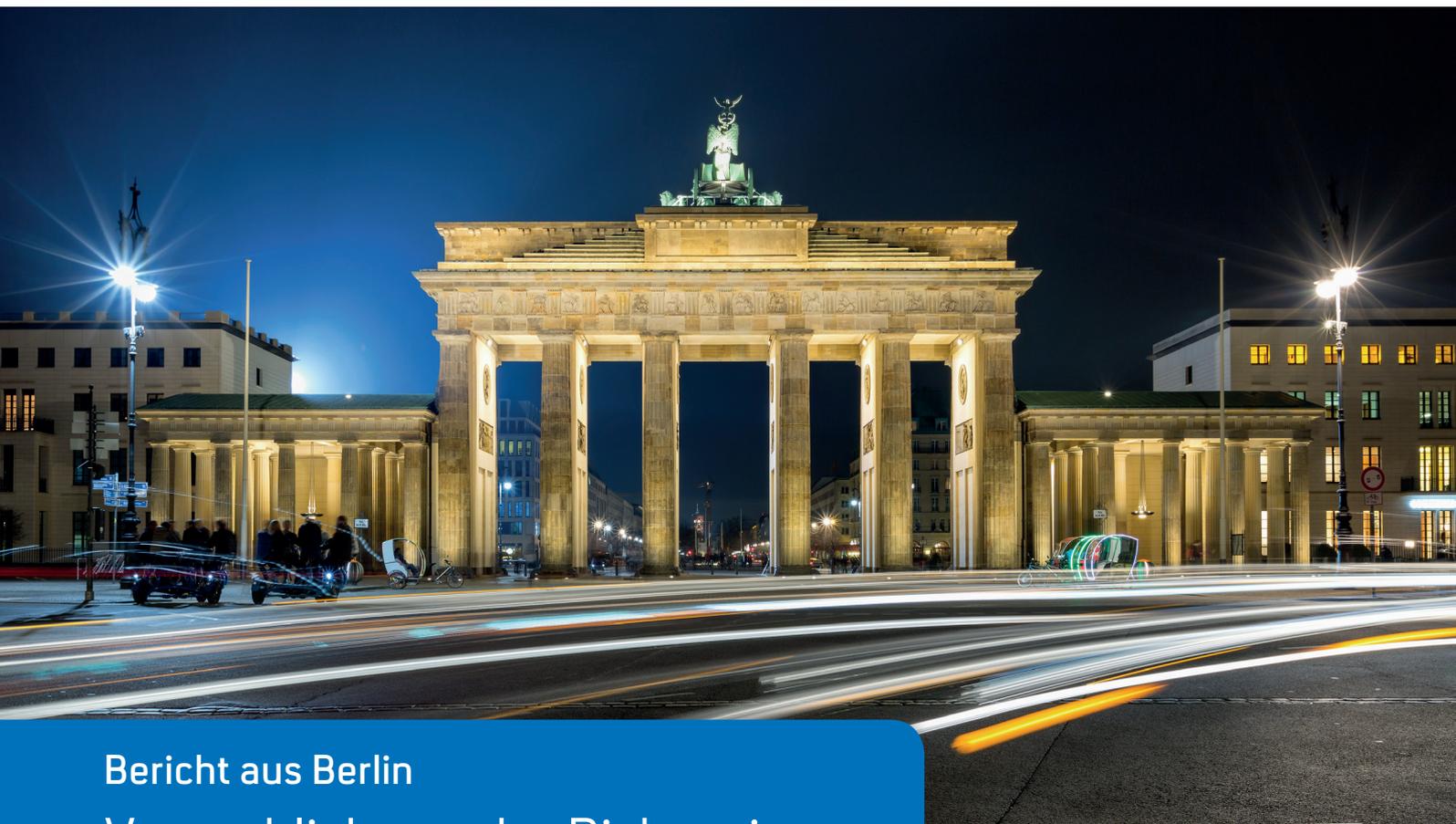
■ **Thomas Peckruhn:** Als Interessenvertreter des stationären Automobilhandels ist es unsere Aufgabe, zukunftsfähige Lösungen für den stationären Automobilhandel zu erarbeiten. Eine wichtige Erkenntnis: Zukünftige Geschäftsmodelle müssen stärker aus Sicht der Kunden und weniger aus Sicht der Hersteller gestaltet werden. Für das Themenfeld „Händlerverträge“ haben wir unter anderem definiert, dass alle Fahrzeuge und Dienstleistungen von Händlerverträgen erfasst sein müssen. Es darf hier keine Zersplitterung geben. Darüber hinaus ist die Absicherung von Investitionen unabdingbar, die der Handel auf Betreiben der Hersteller und Importeure tätigt.

Anderes Thema: Seit Ende März dieses Jahres müssen neue Fahrzeuge mit einem eCall-System ausgerüstet sein. Was steckt dahinter?

■ **Wilhelm Hülsonk:** Der automatische Notruf ist eine gute Sache, denn nach einem schweren Unfall zählt jede Minute. Die EU-Kommission schätzt, dass durch den Zeitgewinn und den standardisierten Ablauf jährlich in Europa rund 2 500 Menschenleben gerettet werden können. eCall ist bereits in einigen aktuellen Automodellen verfügbar. Diese Technologie eröffnet aber auch die Übermittlung vieler anderer, nicht unfallbezogener Daten. Gemeinsam mit anderen Verbänden und Institutionen setzen wir uns deshalb dafür ein, im Rahmen der europäischen Gesetzgebung die Voraussetzung für eine standardisierte und offene Schnittstelle für den eCall-Datentransfer zu schaffen. Mit einer solchen Schnittstelle sollen die Autofahrer zukünftig frei entscheiden können, an wen sie ihre Fahrzeugdaten übermitteln wollen.

Die Branche steht vor zahlreichen Herausforderungen. Warum können Autohäuser und Werkstätten dennoch zuversichtlich in die Zukunft schauen?

■ **Jürgen Karpinski:** Ohne unsere 37 500 Kfz-Betriebe ist die individuelle Mobilität nicht aufrechtzuerhalten. Wir haben aktuell in Deutschland einen Bestand von 56,5 Millionen Kraftfahrzeugen, darunter allein 46,5 Millionen Pkw, das sind rund 670 000 Fahrzeuge mehr als noch vor einem Jahr. Sie sind im Durchschnitt 9,4 Jahre alt. Und es gibt dazu noch über 7,2 Millionen Anhänger. Alle diese Fahrzeuge wollen gewartet und repariert werden. Die Auslastung unserer Werkstätten ist gut, und auch für die zukünftigen Herausforderungen der Mobilität mit alternativen Antriebskonzepten sind unsere Betriebe gut gerüstet – angesichts von mehr als 20 000 Hochvolt-Fachkräften kann die E-Mobilität getrost kommen. Und die Kunden wollen beim Autokauf den direkten Kontakt zum Autohaus. Damit sind wir gut aufgestellt, um den Wandel in unserer Branche bezogen auf Digitalisierung, Vernetzung und sich verändernde Mobilität mitzugestalten und davon zu profitieren.



Bericht aus Berlin Versachlichung der Diskussion

Im politischen Berlin waren die vergangenen Monate ereignisreich. Nicht nur die Bundestagswahl im Herbst 2017 und die lange andauernde Regierungsbildung trugen dazu bei. Auch der Kampf um den Dieselantrieb und die Diskussion um Fahrverbote verunsicherten. Das ZDK-Hauptstadtbüro hat sich für eine versachlichte und technologieoffene Diskussion eingesetzt, um die Voraussetzungen für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität zu schaffen.

Anstatt sich sachlich mit den Emissionen von Dieselmotoren und möglichen Fahrverboten auseinanderzusetzen, regierten häufig Emotionen. Der falsche Weg aus Sicht des ZDK-Hauptstadtbüros, das im politischen Berlin stets einen Bei-

trag zur Versachlichung geleistet hat. Dies geschah in einem ständigen Austausch mit den zuständigen Stellen in den Bundesministerien, Landesvertretungen der Bundesländer, des Bundesrates, anderer Wirtschaftsverbände, Parteien und

Nichtregierungsorganisationen. Dabei spielte eine wichtige Rolle, die Bedeutung der Dieselseltechnologie und des Verbrennungsmotors für die ZDK-Mitgliedsunternehmen und den Standort Deutschland zu verdeutlichen.

Einige Akteure sind der Auffassung, bei Zukunftstechnologien – etwa Elektromobilität – versage der Markt oft. Von daher müsse der Staat neue Märkte schaffen. Der ZDK hält diesem Dirigismus die Überzeugung entgegen: Was am Markt versagt, ist nicht innovativ und kann von daher nicht die Zukunft sein. Eine wirkliche Innovation muss den Wünschen der Nutzer effektiver nachkommen als die bereits etablierten Systeme!

Diesen Ansatz hat der ZDK auch in seiner Veranstaltungsreihe „Berliner Automobilialog“ verfolgt. Beim 8. Berliner Automobilialog im März 2017 standen die Fragen im Mittelpunkt: „Nach der Energiewende nun die Verkehrswende? Steht nun dem gesamten Automobilsektor Ähnliches bevor wie den Energieerzeugern?“ Vor politischen Vertretern auf dem Podium und im Publikum warb der ZDK für die Kompetenz der Mitgliedsbetriebe bei Fragen alternativer Antriebe und verdeutlichte, dass das Kfz-Gewerbe für die Zu-

kunft gewappnet ist. Mit dem hiermit zusammenhängenden Automobilialog 2016 und dem folgenden Engagement verhinderte der ZDK gemeinsam mit anderen Verbänden bereits das Ende der Förderung von Erd- und Flüssiggas.

Der 9. Berliner Automobilialog im September 2017 befasste sich mit der „Logistik der letzten Meile“. Insbesondere in urbanen Gebieten stehen Logistikverkehre vor der Herausforderung, auf der „letzten Meile“ zum Kunden möglichst schnell und termingerecht sowie emissionsreduziert zu liefern. Welche Mobilitätsformen hierfür künftig bereitstehen, stellten die Podiumsreferenten dar: Prof. Dr. Achim Kampker (StreetScooter), Dieter Schoch (Daimler), Franz Reinhard Habel (Deutscher Städte- und Gemeindebund), Christoph Wenk-Fischer (Bundesverband E-Commerce und Versandhandel) und Dr. Urs Maier (Agora Verkehrswende). Neben umgestellten Lieferverkehren seien auch neue Transport- und Lieferkonzepte in Betracht zu ziehen, war

die neue Erkenntnis aus der Runde. Der ZDK betonte, dass das Geschäft rund um kleine bis große Nutzfahrzeuge ebenfalls zu den Kompetenzen der Mitgliedsunternehmen zählt.

Mit dem Titel „Was wird auf dem Weg nach Jamaika getankt?“ setzte sich im November 2017 die bereits im Vorjahr erfolgreich gestartete Reihe des „Politischen ZDK-Frühstücks“ fort. Dr. Martin Endlein (DAT) präsentierte die neuesten Fakten des Diesel-Barometers exklusiv vor Veröffentlichung. Die Runde diskutierte die Ergebnisse mit dem Bundestagsabgeordneten Gero Storjohann (Mitglied im Verkehrsausschuss/CDU), der aus vorangegangenen Koalitionsgesprächen berichtete. Alle Gäste, darunter Vertreter der Bundestagsfraktionen, wichtiger Fachverbände und verschiedener Unternehmen, waren sich einig, dass fallende Restwerte und Kaufzurückhaltung beim Diesel nur mit schnellen politischen Maßnahmen, die Rechtssicherheit herstellen, gestoppt werden können.

Beim „2. Politischen Frühstück“ des Verbandes in Berlin diskutierten (v.l.) Songül Güzel (ADAC), Dr. Martin Endlein (DAT), Kristin Menge (Schaeffler), Marcel Meeth (ADAC), Frank Schneider (VdTÜV), Dr. Reinhard Elkmann (VDIK), Dr. Christoph Konrad und Ulrich Köster (beide ZDK).





Wirtschaftliche Lage im Kfz-Gewerbe Diesel trübt Bilanz-Freude

Das Autojahr 2017 hatte verschiedene Facetten: Die gute Konjunktur sorgte für eine größere Nachfrage nach Neuwagen. Die Werkstätten waren gut ausgelastet. Doch die Diskussion um die Zukunft des Diesels trübte die Freude. Das bekamen Händler vor allem bei Gebrauchtwagen zu spüren. Mit älteren Dieselfahrzeugen machten viele Autohäuser hohe Verluste.

Während die gute Konjunktur für eine positive Umsatzentwicklung sorgte, drückte die Unsicherheit über die Zukunft des Dieselantriebs den Gewinn. So legten die Erlöse der Autohäuser und Werkstätten 2017 um 1,4 Prozent auf rund 174,4 Milliarden Euro zu. Die vorläufige Durchschnittsrendite liegt zwischen 1,3 und 1,6 Prozent. Damit bleibt sie unter dem Wert des Vorjahres von durchschnittlich 1,7 Prozent. Das dürfte keinen Experten überraschen: Denn die Kostenbelastung des Handels ist vor allem aufgrund der vielen hunderttausend

gebrauchten Diesels, die bei den Händlern auf Halde stehen, und der zu erwartenden Leasing-Rückläufer zum Teil existenzbedrohend.

Erlöse bei neuen Pkw legen zu

Obwohl die Erlöse in den meisten Segmenten zulegen, war die Rendite rückläufig. Laut Kraftfahrtbundesamt stiegen die Neuzulassungen um rund 90 000 Einheiten auf 3,44 Millionen Pkw. Davon profitierte der Handel: Die Umsätze wuchsen um fünf Prozent auf 64,1 Milliarden Euro.

Der Umsatzanteil der Privatkunden am Neuwagengeschäft hat sich zum zweiten Mal in Folge vergrößert. Im Vergleich zum Vorjahr legte dieser um 0,6 Prozentpunkte auf 35,6 Prozent zu. Insgesamt kauften Endverbraucher knapp 1,23 Millionen Pkw, nach 1,17 Millionen Pkw im Jahr zuvor. Deutlich niedriger bewegten sich die Segmente Autovermieter (plus 3,4 Prozent auf 369 500 Pkw-Neuzulassungen) und Flottenmarkt (plus 2,1 Prozent auf 846 000 Pkw-Neuzulassungen). Während die herstellereigenen Zulassungen im

Plus waren (plus 3,7 Prozent auf 321 000 Pkw-Neuzulassungen), gingen die Händlerzulassungen zurück (minus 0,5 Prozent auf 680 000 Neuzulassungen).

Beim Kauf eines Neuwagens entschieden sich Kunden in der Regel für einen konventionellen Antrieb. Alternative Motorisierungen sind nach wie vor in der Nische, legten aber im vergangenen Jahr deutlich zu: Unterm Strich stand ein Plus von 79,6 Prozent auf knapp 118 000 Pkw. Dazu haben Pkw mit reinem Elektroantrieb mit gut 25 000 Einheiten (plus 119,6 Prozent), Hybridfahrzeuge mit knapp 84 700 Stück (plus 76,4 Prozent) und mit Gas angetriebene Autos mit mehr als 8 100 Einheiten (plus 30,4 Prozent) beigetragen.

Gebrauchte liegen zurück

Mit dem deutlichen Anstieg bei den Neuwagen konnten die Gebrauchten nicht mithalten. Insgesamt gingen die Umsätze um 1,9 Prozent auf 66,3 Milliarden Euro zurück. Dabei zeigte sich der Gebrauchtwagenmarkt sehr uneinheitlich: Während die Erlöse beim Markenhandel mit Gebrauchten wuchsen (plus 4,4 Prozent auf 56,2 Millionen), sanken die Erlöse der freien Gebrauchtwagenhändler deutlich (minus 26,7 Prozent auf 10,1 Milliarden Euro).

Die Entwicklung spiegelt sich bei den absoluten Zahlen wider: Insgesamt sanken die Besitzumschreibungen im vergangenen Jahr um 1,4 Prozent auf 7,3 Millionen. Mit knapp 3,74 Millionen Besitzumschreibungen und einem Plus von 7,2 Prozent trug der

Markenhandel mehr als die Hälfte dazu bei. Wesentlich geringer ist der Anteil des Gebrauchtwagenhandels mit 1,25 Millionen Besitzumschreibungen. Dies entspricht einem Rückgang von 18,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

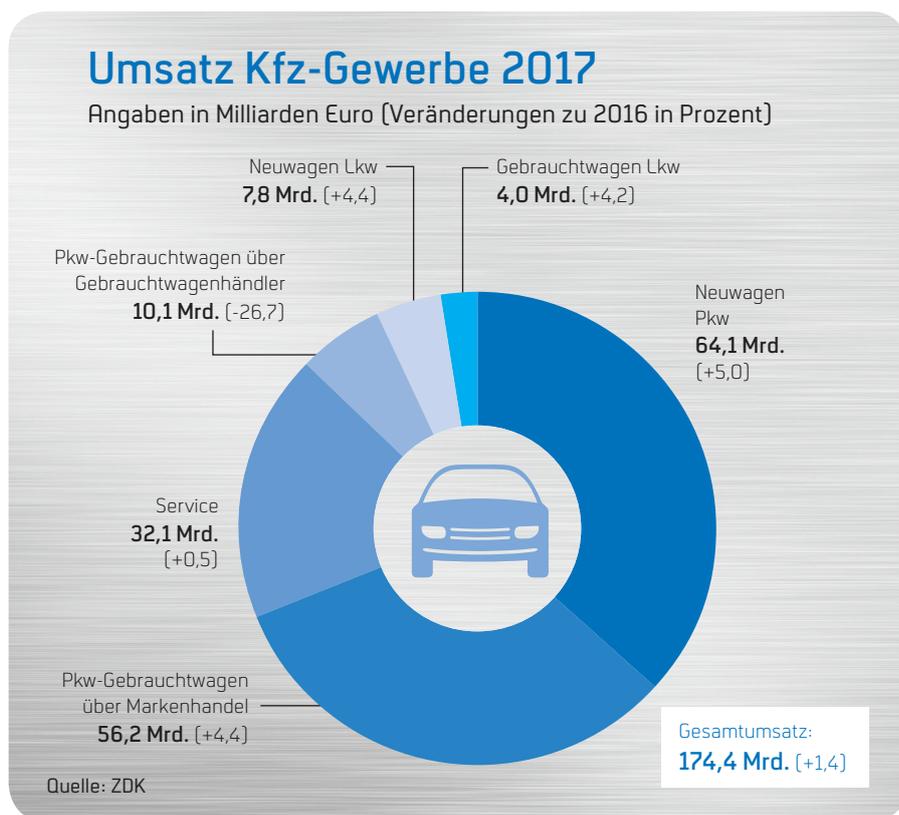
Nfz-Betriebe mit mehr Erlös

Nutzfahrzeugbetriebe haben 2017 mehr Erlös: Der Handel mit neuen Lkw wuchs um 4,4 Prozent auf 7,8 Milliarden Euro. Das spiegelt sich in den Lkw-Neuzulassungen wider, die um 3,7 Prozent auf mehr als 306 600 Fahrzeuge stiegen. Ähnlich stark entwickelte sich der Handel mit gebrauchten Lkw: Er legte um 4,2 Prozent auf rund vier Milliarden Euro Erlös zu. Mit einem Plus von 2,7 Prozent auf knapp 350 000 Lkw-Besitz-

umschreibungen fiel der Zuwachs etwas geringer aus.

Werkstätten gut ausgelastet

Das drittgrößte Segment im Kfz-Gewerbe ist der Service: Nachdem die Werkstätten bereits 2016 eine positive Entwicklung meldeten, setzte sich der Trend in den darauffolgenden zwölf Monaten fort. Die Umsätze für Reparatur und Service stiegen um 0,5 Prozent auf 32,1 Milliarden Euro. Darin enthalten sind der reine Werkstattumsatz, aber auch Umsätze mit Ersatzteilen und Zubehör. Im Durchschnitt waren die Werkstätten im vergangenen Jahr zu 86 Prozent ausgelastet, das ist ein Prozentpunkt mehr als 2016. Damit erreichte die Werkstattauslastung in diesem Jahr zehnt einen neuen Höchststand.





Als Gastredner auf der ZDK-Bundestagung in Berlin beklagte VDA-Präsident Matthias Wissmann einen massiven Angriff auf die individuelle Mobilität in der öffentlichen Debatte. Auf die Diesel-Diskussion bezogen betonte er das gemeinsame Ziel, Fahrverbote zu vermeiden.

ter in Autohäusern und Werkstätten um 1,3 Prozent auf 449 640.

Wachsende Bedeutung hat das Kfz-Gewerbe auf dem Ausbildungssektor. So haben die Betriebe im vergangenen Jahr 3,2 Prozent mehr neue Auszubildende eingestellt als im Jahr 2016. Bis zum 30. September 2017 wurden insgesamt 29 835 Ausbildungsverträge und damit 930 Verträge mehr als im Jahr 2016 abgeschlossen.

Die Autoberufe „Kfz-Mechatroniker“ und „Automobilkaufmann“ verzeichnen nun bereits im vierten Jahr in Folge steigende Ausbildungszahlen. Diese Entwicklung bestätigt die hohe Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Ausbildung im Kfz-Gewerbe. Insgesamt bildet das Kfz-Gewerbe zurzeit rund 92 100 junge Menschen in technischen und kaufmännischen Berufen aus.

Prognosen für 2018

Auch für das laufende Jahr ist die Branche zuversichtlich, wobei es aufgrund der zahlreichen Unsicherheiten schwierig ist, eine Prognose abzugeben: Die Pkw-Neuzulassungen dürften mit 3,3 bis 3,5 Millionen Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Beim Geschäft mit den Gebrauchtfahrzeugen bewegt sich die ZDK-Prognose zwischen 7,1 und 7,3 Millionen Einheiten. Die Aussichten für das Werkstattgeschäft sind gut – mit leicht steigender Tendenz gegenüber 2017.

Weniger Betriebe, mehr Azubis

Auch im vergangenen Jahr war die Zahl der Kfz-Betriebe leicht rückläufig. Sie sank um 270 auf insgesamt 37 470 Autohäuser und Werkstätten. Während die Anzahl der fabrikatsgebundenen Betriebe um 3,1 Prozent auf 16 280 zurückging, stieg die Zahl der freien Werkstätten um 1,2 Prozent auf 21 190. Die Gründe dafür liegen hauptsächlich im fortschreitenden Konzentrationsprozess und in der Bereinigung der Händlernetze durch Hersteller und Importeure. Dem entsprechend sank die Zahl der Mitarbei-



Deutsche Automobil Treuhand, DAT

Jens Nietzsche Sprecher der Geschäftsführung

Die öffentliche Diskussion zum Thema Diesel ist wichtig und nötig. Mit den im DAT Diesel-Barometer und im aktuellen DAT-Report enthaltenen Fakten konnten wir die Entwicklung des Kfz-Marktes in Bezug auf den Diesel darstellen und haben so eine repräsentative Faktenbasis zur Situation bei Endverbrauchern und Automobilbetrieben geschaffen. Durch unsere Marktbeobachtung konnten wir der Öffentlichkeit zudem erstmals klar zeigen, dass besonders der Autohandel die negativen Auswirkungen durch ausbleibende

Nachfrage, steigenden Preisdruck und häufig auch durch automatisch zufließende Leasingrückläufer zu spüren bekommt. Anders als Fahrzeughalter können Händler nicht abwarten und auf Besserung der Situation hoffen. Um die Entwicklung der Gebrauchtfahrzeugpreise bundesweit abzubilden, haben wir seit Beginn der Diesel-Diskussion die Daten unserer DAT-Systeme laufend angepasst. Damit geben wir dem Handel eine Orientierung und valide Entscheidungsbasis beim An- und Verkauf gebrauchter Diesel-Pkw.



Entwicklung in Kfz-Unternehmen Chancen der Digitalisierung nutzen

Überarbeitete Händlerverträge, neue Vergütungssysteme, zusätzliche Geschäftsmodelle – die Branche steht vor diversen Herausforderungen. Dabei ist die Digitalisierung, die Autohäusern neue Chancen bietet, ein Treiber. Die ZDK-Arbeitsgruppe „Geschäftsmodelle/Konnektivität“ hilft, diese zu nutzen.

Die Digitalisierung verändert Vorstellungen und Erwartungen der Verbraucher an die künftige Mobilität. Dies ebnet Wege für neue Geschäftsmodelle. Davon wollen viele profitieren: Branchenbeteiligte und Dritte. Automobilhersteller entwickeln sich zu Mobilitätsdienstleistern, was zu einem tiefgreifenden Transformationsprozess auch im Automobilhandel führt. Die Schnittstelle zum Kunden wird neu besetzt. War bislang der Händler

erster Ansprechpartner, so könnte dies in Zukunft der Automobilhersteller sein. Selbstverständlich bleibt der stationäre Handel Teil der Customer Journey. Nur ändert sich seine Rolle: Der Kunde steuert ihn später und mit anderen Zielen als bisher an.

Wie der Automobilhandel mit diesen Herausforderungen umgehen kann, will die Arbeitsgruppe „Geschäftsmodelle/Konnektivität“ aufzeigen, in der

sich Vertreter mehrerer Fabrikatsverbände engagieren. Sie will basierend auf externen Studien zur Zukunft des Automobilvertriebs Lösungen für den stationären Automobilhandel finden. Es geht darum, welche Rolle der Handel in Zukunft einnehmen kann und was getan werden sollte, um dorthin zu gelangen.

Aus Sicht des fabrikatsgebundenen Handels ist es ein wichtiger Schritt,



Im konstruktiven Dialog mit der Fachgruppe Fabrikatsvereinigungen zum Thema „Preisbewertung“: (v.l.) Torsten Wesche, mobile.de, Thomas Peckruhn und Antje Woltermann, beide ZDK, und Daniel Breves, mobile.de.

neue Geschäftsmodelle zu identifizieren und diese regional umzusetzen. Welche Optionen bestehen, zeigen Best-Practice-Lösungen. Die Arbeitsgruppe beschreibt diese nicht nur, sondern gibt Tipps zur Umsetzung und besucht Kfz-Unternehmen, die solche Modelle bereits etabliert haben. Sofern die Praxisbeispiele aus anderen EU-Ländern kommen, geschieht dies in Kooperation mit dem Europäischen Dachverband CECRA. So besuchten die Projektverantwortlichen den innovativen Hyundai-Händler Rockar in London gemeinsam mit einer Gruppe interessierter Unternehmer.

Eckdaten für Händlerverträge

Trotz aller zu erwartenden Veränderungen wird es auch in Zukunft Netze von Vertragshändlern geben. Die Basis der Geschäftsbeziehungen zwi-

sehen Herstellern/Importeuren und ihren Vertragshändlern regeln weiterhin Händlerverträge. Da bereits mehrere Fabrikate ihre bestehenden Verträge gekündigt haben oder noch kündigen wollen ist es Kernaufgabe der Fabrikatsverbände, sogenannte „Eckdaten für Händlerverträge“ zu gestalten.

Die neue Rollenverteilung in der automobilen Wertschöpfungskette wird nicht nur zu angepassten Händlerverträgen führen, sondern auch zu neuen Vergütungssystemen. Dabei ist einerseits eine angemessene Vergütung für durchgeführte Aktivitäten zu berücksichtigen. Andererseits gilt es, die Strukturkosten unabhängig von tatsächlichen Aktivitäten einzukalkulieren. Das bedeutet, zwei Systeme auf intelligente Weise miteinander zu verknüpfen: ein traditionelles Margensystem und ein auf Aktivität-

ten basiertes System. Dafür hat die Arbeitsgruppe im Frühjahr 2018 Vorschläge präsentiert. Am Ende müssen Händler einen angemessenen Ertrag erwirtschaften können.

Elektromobilität richtig fördern

Elektromobilität ist ein Schlüssel zum klimafreundlichen Wandel der Mobilität. Um deren Entwicklung voranzutreiben, hat die Bundesregierung ein Paket mit einem Investitionsvolumen von knapp einer Milliarde Euro beschlossen. Drei finanzwirksame Maßnahmen stehen im Vordergrund: zeitlich befristete Kaufanreize, Ausbau der Ladeinfrastruktur und öffentliche Beschaffung von Elektrofahrzeugen.

Den Umweltbonus, eine Prämie beim Kauf eines Elektroautos von bis zu 4.000 Euro, nehmen Autokunden bislang nur schleppend an. Zum 31. Dezember 2017 zählte das zuständige Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) 46 897 Anträge. Damit sind gerade einmal rund 65 Millionen Euro der 600 Millionen Euro Fördervolumen gebunden. Das bestätigt die kritische Haltung des ZDK zur Kaufprämie. Entscheidend sind die Produkte und deren Preis.

Eine weitere Rolle spielt die Ladeinfrastruktur, die anstelle der Kaufprämien aus Sicht des ZDK gefördert werden sollte. Die Bundesregierung will eine flächendeckende Ladeinfrastruktur mit bundesweit 15 000 Ladesäulen aufbauen: 5 000 Schnelllade- und 10 000 Normalladestationen. Hierfür stehen bis 2020 insgesamt 300 Millionen Euro an Fördermitteln bereit.

Das reicht aus Sicht des ZDK nicht aus. Sinnvoller wäre es, einen Teil des Budgets aus dem Umweltbonus umzuwidmen und für die Förderung privater Ladeinfrastruktur einzuplanen.

Zahlen für den Betriebsalltag

Mit einer Vielzahl statistischer Auswertungen beabsichtigt der ZDK, relevante Informationen über Entwicklungen in der Branche zu erfassen und diese Interessengruppen des Kfz-Gewerbes ebenso wie Mitgliedsbetrieben in aufbereiteter und gut lesbarer Form an die Hand zu geben. Zu den 2017 veröffentlichten Statistiken gehören der Betriebsvergleich über Stundenlöhne und Stundenverrechnungssätze in Kfz-Betrieben, der vierteljährliche Geschäftsklimaindex sowie die Ermittlung der Umsätze des Kfz-Gewerbes.

Zudem führt der ZDK seit August 2017 regelmäßig repräsentative Blitzumfragen bei den Fabrikatshändlern durch, um laufend aktuelle Zahlen für die Öffentlichkeitsarbeit zu liefern, zum Beispiel bei der seit Monaten schwelenden Diesel-Diskussion, die Händler sehr belastet. Die gewonnenen Informationen helfen Fabrikatsverbänden bei den Gesprächen mit ihren Herstellern/Importeuren.

Rechnungswesen und Controlling

Neben den meisten Herstellern und Importeuren gehört auch der ZDK der Gütegemeinschaft Rechnungswesen und Controlling im Kfz-Gewerbe (GG RCK) an. Er vertritt die Interessen der Kfz-Betriebe und nimmt Einfluss auf die Beschlüsse der GG RCK. Beispiele dafür sind der

2017 weiterentwickelte Kfz-Branchenkontenrahmen SKR 51 sowie das dazugehörige Anwenderhandbuch „Erklärungen und Buchungshinweise zum SKR 51“ und ein Leitfaden zur Umstellung vom bis-

Zahlreiche Statistiken des ZDK liefern Informationen über die Branche.

herigen Kontenrahmen auf den SKR 51. Vergangenes Jahr wurden erstmals die Definition, Berechnungsweise und Interpretation von Kunden- und Teiledienstkennzahlen zur Steuerung eines Kfz-Betriebs veröffentlicht.



Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe

Dr. Hermann Frohnhaus Sprecher der Geschäftsführung

Der Handel hat großes Potenzial, wenn er die Stärke des eigenen Netzwerks zur Etablierung gemeinsamer Plattformen nutzt und so die Kontrolle über den digitalen Verkaufsprozess zurückgewinnt. Dazu braucht es einen klaren Fokus auf die effektive und von Vermittlern unabhängige Leadgenerierung durch kundenorientierte Online-Services.

Unsere DIGEO Produktfamilie bietet den Betrieben des Kfz-Handels, was sie für den optimalen Kundenkontakt im Internet benötigen. Ob Ankauf, Verkauf oder Finanzie-

rung – die wichtigsten Fragen beantwortet das Autohaus dem Kaufinteressenten damit bereits, während er auf der heimischen Couch im Internet surft. Das stärkt die Unabhängigkeit des Handels im digitalen Wettbewerb.

Der Ursprung der BDK liegt im Kfz-Gewerbe, weshalb wir uns als Partner des Handels dem ZDK in besonderem Maße verpflichtet fühlen. Wir sind Ihre Bank zum Auto und wirken auch 2018 darauf hin, gemeinsam mit dem ZDK neue Standards zu setzen.

Interview mit Albert Vetterl, ZDK-Vorstandsmitglied

„Dem Wandel müssen wir uns gemeinsam stellen“

Die Branche steht vor großen Herausforderungen. Um die Zukunft zu gestalten, ist vor allem eines wichtig: Die Themen gemeinsam anpacken.

Herr Vetterl, ein Zentralverband, 14 Landesverbände und 235 Innungen. Wie bekommt man dies unter einen Hut?

■ **Albert Vetterl:** Wichtig ist der Blick fürs Gemeinsame. Seit knapp drei Jahrzehnten engagiere ich mich ehrenamtlich, da lernt man auch, wie man einen Verband zusammenhält.

Nur durch Solidarität kommen wir gemeinsam zum Erfolg. Auf allen Ebenen der Verbandsorganisation arbeiten wir gemeinsam mit einem hohen Maß an Übereinstimmung an den aktuellen Themen.

Von denen es nicht zu wenig gibt.

■ Die brisanten Themen werden dem Kfz-Gewerbe derzeit vorgegeben. Es ist beispielsweise der zunehmende Mangel an qualifizierten Nachwuchs- und Fachkräften, die künftige Rolle des Automobils in der Gesellschaft, die Zukunft der technischen Fahrzeugüberwachung und nicht zuletzt das Dieselformelthema.

Mit Innungen, Landesverbänden und ZDK ist die Verbandsorganisation dreiteilig aufgestellt. Sehen Sie dies als Struktur der Zukunft?

■ An der dreiteiligen Struktur gibt es keine Zweifel. Starke Innungen vor Ort gehen auf die Nöte und Sorgen der Betriebe ein. Überregionale Themen tragen die Innungen an ihren Landesverband heran. In Brüssel und Berlin spielt der ZDK eine wichtige Rolle.

Nur so können wir den Interessen der Mitgliedsbetriebe auf allen Ebenen gerecht werden. Schließlich haben uns die Mitglieder gewählt, dass wir uns für sie stark machen und nicht, dass wir uns mit uns selbst beschäftigen.

Die Unterstützung brauchen die Betriebe bei den aktuellen Umbrüchen mehr denn je. Wie geht es in der Branche weiter?

■ An der Konsolidierung im Neuwagenhandel führt kein Weg vorbei. Wir dürfen den Fabrikatshandel nicht alleine lassen, sondern müssen ihn stärken. Wir brauchen mehr Geschlossenheit auf Bundesebene in den Verhandlungen mit Herstellern. Nur so kommen wir aus dem System „David gegen Goliath“ heraus.

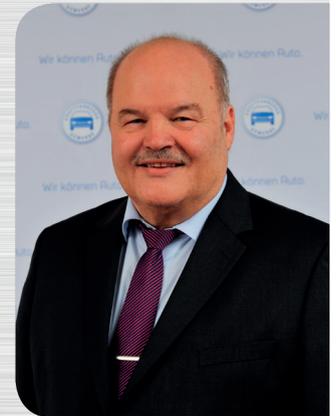
Auf der anderen Seite stehen die kleinen Werkstätten.

■ Auch hier spielt die Geschlossenheit eine entscheidende Rolle. Das zeigt zum Beispiel der Zugriff auf die Daten im Fahrzeug.

Bekommt die Verbandsorganisation das alles unter ein Dach?

■ Es gibt zahlreiche Themen, die alle angehen. Ob ein kleiner Betrieb zehn gebrauchte Diesels auf dem Hof hat oder eine Gruppe mehrere hundert – das Thema ist für alle relevant.

Entscheidend ist, dass wir die Anliegen der Betriebe vor Ort aufgreifen. Nichts ist beständiger als der Wandel. Das gilt in den nächsten Jahren mehr denn je. Diesem müssen wir uns gemeinsam stellen und ihn mitgestalten.





Aus- und Weiterbildung Mehr als 80 000 Gründe zum Feiern

Für junge Menschen ist das Kfz-Gewerbe attraktiv. Das zeigen nicht nur die steigenden Ausbildungszahlen, sondern auch die Weiterbildungszahlen. Mehr als 80 000 Abschlüsse von technischen und kaufmännischen Mitarbeitern in Kfz-Betrieben verzeichneten die Gütegemeinschaften. Ein Grund zu feiern. Dass die Attraktivität der Branche weiterhin hoch bleibt, dafür sorgte die ZDK-Abteilung Berufsbildung mit einer gelungenen Social-Media-Kampagne.

Nicht einen, sondern über 80 000 Gründe haben die Gütegemeinschaften im Kfz-Gewerbe zu feiern. So viele technische und kaufmännische Mitarbeiter in Autohäusern und Werkstätten haben sich innerhalb von 20 Jahren nach den Kriterien der Gütegemeinschaften weitergebildet. Als Geprüfte Automobilverkäufer, Automobil-Serviceberater, Serviceassistenten und Automobil-

Teile- und Zubehörverkäufer zeigen sie ihre fachliche Kompetenz gegenüber Kunden in den Kfz-Betrieben.

Das Jubiläum nutzten die Gütegemeinschaften für eine Feier bei der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA). Neben rund 130 Vertretern des Kfz-Gewerbes und der 36 beteiligten Hersteller und Importeure waren auch die Präsidenten

der automobilen Spitzenverbände nach Frankfurt gekommen: Matthias Wissmann (VDA), Reinhard Zirpel (VDIK) und Jürgen Karpinski (ZDK). Dr. Steffi Burkhart, Rednerin und selbsternannte Vertreterin der Generation Y, sprach die Keynote.

Die Gütegemeinschaft Geprüfter Automobilverkäufer (GAV) kann auf ein 20-jähriges Bestehen zurückblicken.



Zur Feier der Gütegemeinschaften auf der IAA stellten sich die Präsidenten der automobilen Spitzenverbände den Fragen des Moderators (v.r.): Reinhard Zirpel (VDIK), Matthias Wissmann (VDA) und Jürgen Karpinski (ZDK).

Aufgrund der großen Nachfrage aus dieser bis dato einzigartigen Branchenausbildung folgte 2001 die Gütegemeinschaft Automobil-Serviceberater (GASB). Im Jahr 2008 wurde die Gütegemeinschaft des Geprüften Automobil-Teile- und Zubehörverkäufers (GATZV) gegründet, die 2016 gemeinsam mit der GASB in der Gütegemeinschaft Service aufging. Letztere umfasst die Berufsbilder Serviceberater, Teile- und Zubehörverkäufer sowie mittlerweile die Serviceassistenz (GASA).

Digitalisierung und Lernmedien

Die Teilnehmer der Jahrestagung der Gütegemeinschaft Service haben im April 2017 beschlossen, die Themen „Digitalisierung, Individualisierung und Lernmedien“ stärker zu fokussieren. Der Zertifizierungskreis erarbeitet Lösungen, diese Themen künftig in die Konzepte der Weiterbildungsberufe sinnvoll zu integrieren. Die Gütegemeinschaft GAV beschäftigt sich mit ähnlichen Themen.

Auch in den vergangenen Monaten wurde die Weiterbildung diverser Hersteller und Importeure zertifiziert:

Neben MAN Bus & Truck Deutschland waren dies Audi und Nissan Center Europe. MAN und Audi durchliefen alle drei Weiterbildungen GASB, GATZV und GASA erfolgreich. Nissan schaffte GASB und GASA nach dem neuen Zertifizierungsverfahren.

PS-Profi und #wasmitautos

Nur wer junge Menschen in ihrer Sprachwelt erreicht, kann sie begeistern. Dies gelingt der Abteilung Berufsbildung seit einem Jahr mit der Social-Media-Kampagne #wasmitautos. Für die Aktion hat sich die Initiative „AutoBerufe – Mach Deinen Weg!“ prominente Unterstützung geholt. Jean Pierre „JP“ Kraemer, bekannt durch die „PS-Profis“ und seinen YouTube-Kanal, begleitete und moderierte die Wettkämpfe der Aktion.

Gemeinsam suchten sie die besten Kfz-Mechatroniker-Azubis für die große Challenge „Das Race“. Dafür konnten sich Auszubildende mit

einem originellen Foto bewerben. Von den Einsendungen wählte JP Kraemer 16 junge Männer und Frauen aus. Sie wetteiferten in seiner Tuning-Werkstatt in vier verschiedenen Disziplinen. Am Ende standen drei Gewinner fest, die zum Finale auf den Messestand der Initiative AutoBerufe auf der IAA Pkw in Frankfurt kamen.

Ziel der Kampagne war es, jungen Menschen die Ausbildungswege und Karrierechancen im Kfz-Gewerbe aufzuzeigen. Das weckte großes Interesse: Über alle relevanten Kanäle (YouTube, Instagram, Snapchat, Facebook) hinweg gab es rund 1,5 Millionen Reaktionen auf die Kampagne (Likes, Kommentare, geteilte Posts, neue Follower).

„Unser gemeinsames Interesse muss es sein, auch in Zukunft genügend qualifizierten Nachwuchs zu finden und auszubilden.“

Wilhelm Hülsdonk,
Bundesinnungsmeister

BLINKA erobert Grundschulen

Die Initiative AutoBerufe hat die nächste Runde für das 2015 erfolgreich gestartete und vielfach ausge-

zeichnete Grundschulprojekt BLINKA eingeläutet. Das Programm, bei dem Kinder Themen rund um Auto, Verkehr und Mobilität erarbeiten, umfasst ein Kindermagazin sowie eine Lehrerhandreichung, Online-Bildungsangebote und Mitmach-Aktionen. Das BLINKA-Magazin ist zum Schuljahresbeginn 2017 bereits zum zweiten Mal erschienen und erreichte seither rund 80 000 Kinder der Grundschulklassen drei und vier.

Ebenfalls zum zweiten Mal fand die Mitmach-Aktion statt: Schulklassen bewarben sich für einen Erlebnistag im Autohaus. Von den 70 Einreichungen gewann die Klasse 3b der Gemeinschaftsschule in Steißlingen im Landkreis Konstanz in Baden-Württemberg: 21 begeisterte Kinder erlebten einen spannenden Tag im VW Zentrum in Singen. Seit September 2017 gibt es neben Magazin und Lehrerhandreichung auch digitale Elemente für den Unterricht auf www.autoberufe.de/BLINKA: Anima-

tionsfilm „Geschichte des Autos“, Audio-Beitrag „Motoren“ und ein Online-Quiz „Verkehrsschilder raten“.

Experten treffen sich in Fulda

Rund 250 Ausbilder, Kfz-Unternehmer, Vertreter der Autohersteller und Importeure, Berufsschullehrer und Verbandsvertreter trafen sich unter dem Motto „AutoBerufe: Einsteigen und Aufsteigen“ beim Treffpunkt Berufsbildung des Deutschen Kfz-Gewerbes am 9. November 2017 in Fulda. Damit setzte die Abteilung Berufsbildung den einstigen Berufsbildungskongress in einem neuen Format fort.

Geboten wurde viel: Das Themenspektrum reichte von Azubi-Marketing und Digitalisierung in der Ausbildung über strategische Personalentwicklung bis hin zu individualisierten Konzepten der Aus- und Weiterbildung. In Workshops und Vorträgen setzten sich die Teilneh-

mer mit den neuen Trends und Entwicklungen in der Aus- und Weiterbildung auseinander. Keynote-Speaker waren Personalexperte Prof. Dr. Jörg Knoblauch und Christian Baudis, Digital-Unternehmer und ehemaliger Google-Deutschlandchef.

Der Treffpunkt Berufsbildung ehrt Betriebe für innovative Wege in der Nachwuchsgewinnung.

Ein Highlight des Treffpunkts war die Verleihung des neuen „AutoBerufe Award“. Dieser zeichnete drei Unternehmen aus, die innovative Wege in der Nachwuchsgewinnung gehen, zukunftsweisend ausbilden und Mitarbeiter kontinuierlich weiterbilden. Nach einer kurzen filmischen Vorstellung der nominierten Betriebe entschieden die Tagungsteilnehmer per Online-Voting über die Platzierungen. Gewonnen haben:

- **Platz 1:** Auto-Scholz-AVS, Sulza-Jena (Thüringen);
- **Platz 2:** Autohaus Wicke, Bochum (NRW);
- **Platz 3:** Autohaus Stöber & Schmidt, Bad Sooden-Allendorf (Hessen).

Meisterprüfung 2020

Wer künftig einen Meister im Kraftfahrzeugtechniker-Handwerk erwerben will, muss sich auf neue Anforderungen einstellen: ZDK-Gremien beendeten die inhaltliche Diskussion Ende 2017 und beantragten die neue Meisterprüfung beim zuständigen



Erfolgreiche Influencer-Strategie: Am Ende der großen Challenge „Das Race“ lud Jean Pierre „JP“ Kraemer drei Gewinner zum Finale auf der IAA. In Social Media gab es 1,5 Millionen Reaktionen, Likes und Kommentare auf die Kampagne.

Noch gültige Meisterprüfung	Geplante Meisterprüfung
Teil 1 (Praktische Prüfung) <ul style="list-style-type: none"> eine ganzheitliche Situationsaufgabe mit mehreren Aufgabenblöcken, die themen- und systemorientiert sind und Fahrzeugdiagnose oder Fahrzeugkarosserieinstandsetzung zur Wahl stellen ein Fachgespräch <p>Prüfungsdauer 7 Stunden</p>	Teil 1 (Praktische Prüfung) <ul style="list-style-type: none"> arbeitsprozess- und systemorientierte komplexe berufliche Aufgaben als Meisterprüfungsprojekt bestehend aus Planungs-, Durchführungs-, Kontroll- und Dokumentationsarbeiten zwei Situationsaufgaben, um die Prüfung wesentlicher Tätigkeiten zu vervollständigen ein Fachgespräch <p>Prüfungsdauer 6,5 Stunden</p>
Teil 2 (schriftliche Prüfung) <ul style="list-style-type: none"> Nachweis themenorientierter Kenntnisse in Form von Prüfungsfächern wie <ul style="list-style-type: none"> Kfz-Instandhaltungs- und Kfz-Technik Auftragsabwicklung Betriebsführung und Betriebsorganisation mündliche Ergänzungsprüfung, um die Prüfung zu bestehen <p>Prüfungsdauer 8 Stunden</p>	Teil 2 (schriftliche Prüfung) <ul style="list-style-type: none"> Nachweis von arbeitsprozessorientierten Qualifikationen in Form von Handlungsfeldern wie <ul style="list-style-type: none"> Kundenanalyse und Lösungsvorschlag Leistungserstellung, Kontrolle und Übergabe Führen und Organisieren eines Kfz-Betriebes mündliche Ergänzungsprüfung, um die Prüfung zu bestehen <p>Prüfungsdauer 9 Stunden</p>

Neue Anforderungen bei der Meisterprüfung

Verordnungsgeber – dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi). Die Abteilung Berufsbildung geht davon aus, dass bis zur Sommerpause die Verordnungsarbeit mit den beteiligten Institutionen (ZDK, IG Metall, ZDH und BMWi) abgeschlossen und eine neue Meisterprüfung noch in diesem Jahr in Kraft treten wird.

Neben der Meisterprüfung wird auch der bundeseinheitliche Rahmenlehrplan zur Vorbereitung auf die neue Meisterprüfung neu aufgelegt. Ein aus Experten der einzelnen Bundesländer bestehender Arbeitskreis befasst sich mit der Beschreibung von Handlungssituationen sowie Lerneinheiten, den notwendigen Kompetenzen, den vermittelnden Lerninhalten samt Lehrgangsschwerpunkten und deren Dauer. Die Expertengruppe will ihre Ausarbeitung im dritten Quartal 2018 fertigstellen.

Der moderne Kaufmann

Seit 1. August 2017 ist die modernisierte Ausbildungsverordnung für Automobilkaufleute in Kraft. Sie bezieht verschiedene Bereiche des Betriebs stärker ein. So wird die Schnittstellenfunktion der Automobilkaufleute zwischen Vertrieb und Werkstatt bedeutsamer. Entsprechend wichtig sind auch Grundlagenkenntnisse über Werkstattprozesse sowie Fahrzeugtechnologien.

Neu ist die Einführung der gestreckten Abschlussprüfung in diesem Ausbildungsberuf. Im Teil I der Abschlussprüfung werden die Warenwirtschafts- und Werkstattprozesse behandelt, im Teil II die Fahrzeugvertriebsprozesse und Finanzdienstleistungen, die kaufmännischen Unterstützungsprozesse und die Wirtschafts- und Sozialkunde.

Auf der Weltbühne wetteifern

Der Praktische Leistungswettbewerb (PLW) 2017 fand in der Gewerbe-Akademie Freiburg statt. Elf Landessieger der Kfz-Mechatroniker traten gegeneinander an und lösten Aufgaben aus der tagtäglichen Werkstattpraxis. Dies gelang Nicolai Rölle (21) aus Rheinland-Pfalz am besten. Johannes Hagedorn (21) aus Niedersachsen und Steffen Schröder (23) aus Hamburg belegten die folgenden Plätze.

Zugleich fand der Praktische Leistungswettbewerb für Automobilkaufleute mit sieben Landessiegern statt. Sie mussten Verkaufs- und Beratungsgespräche führen, ein Marketingkonzept vorstellen und sich in Finanzdienstleistungen beweisen. Eine Gestaltungsaufgabe stand ganz im Zeichen der Elektromobili-

tät. Hier entwarfen Teilnehmer ein Plakat, das für einen Tag der offenen Tür wirbt. Die Siegerin hieß Ann-Kathrin Gräfen und kommt aus Rheinland-Pfalz. Auf den weiteren Plätzen folgten Anna Rauch aus Bayern und Maximilian Ruhenstroth aus Nordrhein-Westfalen.

Kfz-Mechatroniker für Pkw-Technik, Sebastian Knopf, holte sich die „Medal of Excellence“ bei den WorldSkills 2017.



Bei der Berufsweltmeisterschaft WorldSkills 2017 kämpften junge Experten auf internationaler Ebene. Zum ersten Mal war das Kfz-Gewerbe mit zwei Kandidaten vertreten: Pkw-Mechatroniker Sebastian Knopf als Bundessieger 2015 und Gewinner der Bronzemedaille bei den EuroSkills sowie Andreas Enzensberger als Kfz-Mechatroniker im Bereich Nutzfahrzeuge. Mit Erfolg: Knopf errang eine Exzellenz-Medaille. Enzensberger wird das Kfz-Gewerbe auch 2018 bei den EuroSkills in Budapest vertreten.

Andreas Enzensberger als Kfz-Mechatroniker Nutzfahrzeuge behauptete sich bei den WorldSkills 2017 in Abu Dhabi. Er wird 2018 bei den EuroSkills in Budapest antreten.



Vogel Business Media

Florian Fischer
Geschäftsführer

Lernen 4.0

Die Digitalisierung ist in der Berufsbildung angekommen! Gerade das Kfz-Gewerbe steht sehr gut da, denn dort findet duale Ausbildung in Schule und Betrieb immer häufiger digital statt. Video und animierte Grafiken ersetzen Bücher und Fachzeitschriften dort, wo sie einen besseren Lernerfolg versprechen. Ein gutes Beispiel ist die Lernsoftware „autoFACHMANN“ Digital. Sie hilft, die Ausbildung von Kfz-Mechatronikern effektiver zu gestalten. Auf Basis des „Betrieblichen Ausbildungsplans“ vermittelt das Learning Management System

[LMS] Werkstattkompetenzen und ermöglicht als digitales Lehrmittel, reale Problemstellungen aus dem Diagnosealltag im Kundenauftrag abzubilden. Mobile Endgeräte verändern dabei die Lehr- und Lernkultur grundlegend und fördern selbstgesteuertes Lernen. Erste Praxiserfolge berichten von „höherer Motivation“ bei den Schülern durch die zielgruppengerechte Ansprache sowie „messbar verbessertem Lernerfolg“! Als langjähriger Partner des ZDK kann Vogel Business Media seine Medienkompetenz immer wieder neu in die Ausbildung des Branchennachwuchs einbringen.

Die wilden 70er ...

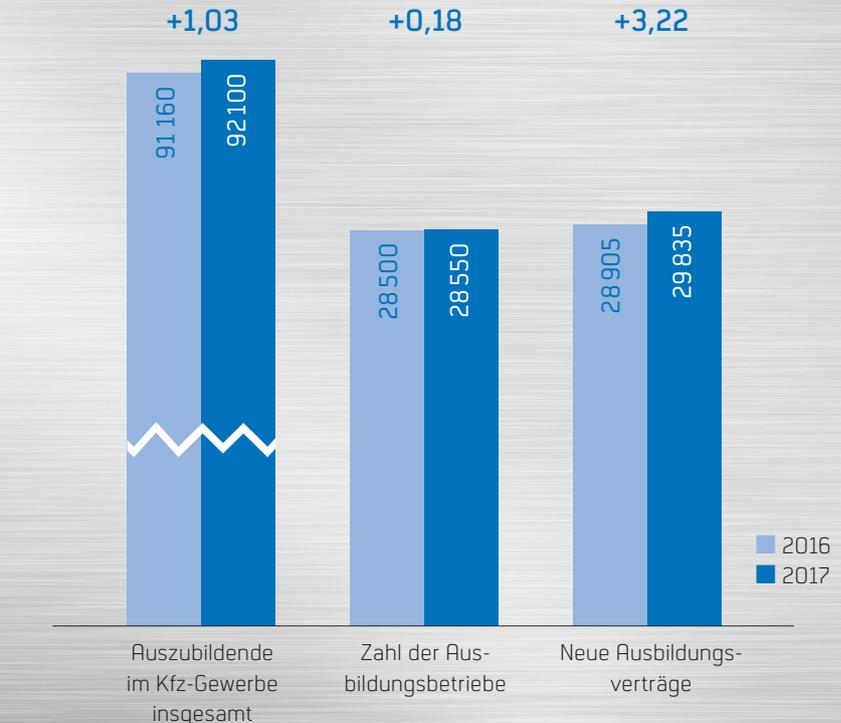
Ein Highlight auf der Internationalen Automobil Ausstellung (IAA) in Frankfurt war die vom ZDK gemeinsam mit AvD und VDA veranstaltete Oldtimer-Sonderschau „Die wilden 70er ...“. Auf rund tausend Quadratmetern ließen mehr als zwanzig Exponate automobiler Träume aus vergangenen Jahren aufleben. Für Messegast Sina Kramer erfüllte sich jedenfalls ein Traum: Sie gewann den von ZDK und Carbon verlosteten Mercedes 230 E, Baujahr 1989. Rund 1500 Besucher hatten an dem Gewinnspiel teilgenommen.

Auch bei der Messe Techno Classica in Essen drehte sich alles um historische Fahrzeuge. Der ZDK-Auftritt präsentierte das Zusatzzeichen „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“ sowie die TAK-Weiterbildungen im Bereich Old- und Youngtimer. Experten restaurierten ein historisches Fahrzeug. Das weckte nicht nur das Interesse der Besucher und sorgte für großen Andrang, sondern vermittelte auch praxisnah die in den Fachbetrieben vorhandene Kompetenz.



Ausbildung 2017

Veränderungen zu 2016 in Prozent



Quelle: ZDK

Im November hatte die Retro Classics in der Domstadt Köln Premiere. Ein weiteres Mal nutzte der Verband die Chance, um auf einem eigenen Stand für „Fachbetriebe für historische Fahrzeuge“ zu werben. In Fachbetrieben ist neben technischem Know-how auch die Expertise eines

Lackierers oder Sattlers gefragt. Aussteller und Besucher äußerten sich positiv über die Retro Classics Premiere in Köln, so dass 2018 eine Fortsetzung folgt.

Neuer Ausschuss für Oldtimer

Ein neuer Ausschuss des ZDK soll sich der wachsenden Bedeutung des Themenfeldes Old- und Youngtimer widmen. Das Führungsteam Matthias Kemmer und Andrea Zeus leitete die konstituierende Sitzung mit 17 Ausschussmitgliedern am 25. Oktober 2017. Der Ausschuss hat sich das Ziel gesetzt, qualifizierte Nachwuchskräfte zu sichern, die Kommunikation nach außen zu verbessern und den Bekanntheitsgrad des Verbandes in der Oldtimerszene zu stärken.

Autor und Strategieberater Sascha Lobo setzte auf der ZDK-Bundestagung in Berlin nachdenkenswerte Akzente unter der Überschrift „Die Generation Z in ihrer hyper neuen Arbeitswelt“.

Fachwissen und Fähigkeiten erhalten: Das ist Kernaufgabe des neuen Oldtimer-Ausschusses.

Bereits im sechsten Jahr ist der ZDK mit seiner Service-Feuerwehr bei Old- und Youngtimer-Rallyes im Einsatz. Dabei ist der 46 Jahre alte Benz weit mehr als ein markanter Hingucker. Mit dem Service-Mobil macht das Kfz-Gewerbe auf die inzwischen mehr als 660 Fachbetriebe für historische Fahrzeuge aufmerksam.

Zudem fand in Essen der 4. Oldtimerkongress unter dem Titel „Hobby und Geschäft“ parallel zur Techno Classica statt. Themen wie Fachkräftesicherung in der Oldtimerwerkstatt, Rechtsthema Originalität, Lacktechnologie und Renditechancen im Oldtimerhandel lockten rund 160 Besucher an. Unter www.kfzgewerbe-oldtimer.de finden Interessierte alles

rund um die Aktivitäten des ZDK zum Thema Old- und Youngtimer.

Ausbilder auf die Schulbank

Überbetriebliche Ausbilder lernen in Berufsbildungszentren des Handwerks aktuelle Trends und neue Entwicklungen in der Kfz-Technik. Seit 1979 bietet der ZDK zusammen mit Automobilherstellern, Importeuren und Zulieferern diese Fortbildungsreihe an. Trotz zunehmendem Kosten-, Zeit- und Leistungsdruck stellt die Industrie die notwendigen Kapazitäten für die Kundendienstschulungen kostenlos bereit.

An der Fortbildungsreihe nehmen jedes Jahr rund 500 überbetriebli-

che Ausbilder teil. Sie nutzen die 50 Seminare, um sich praxisnah weiterzubilden und dem High-Tech-Anspruch der überbetrieblichen Unterweisung von Kfz-Auszubildenden zu entsprechen. Insgesamt umfasst das Schulungsvolumen rund 2 000 Schulmann-Tage im Jahr. Das umfangreiche Weiterbildungsprogramm veröffentlicht der ZDK ausschließlich im Internet. Nur berechnete Personen erhalten Zugang. Der elektronische Weg hat auch in der Kommunikation mit den Handwerkszentren Vorrang.

BFC – Be Fit for Car Business

Karrieremotor der Branche

Wer Karriere im Kfz-Gewerbe machen will, der sollte die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe, kurz BFC, im Blick haben und einen Besuch planen. Die Schule in Northeim gilt noch immer als Kadenschmiede der Branche: Dafür sorgt das praxisnahe Studium sowie das Netzwerk an Förderern und Alumni, das sich in den vergangenen Jahrzehnten rund um die Schule entwickelt hat.

Für die Zukunft ihrer jährlich rund 100 Schülerinnen und Schüler sorgt die BFC auch mit ihren traditionellen „Career Days“. Nicht nur im Kalender der BFC-Schüler ist die Job-Messe fest vermerkt. Auch immer mehr Autohausgruppen lassen es sich nicht nehmen, in Northeim vorbeizukommen. Die BFC-Schüler konnten bei den „Career Days“ 2017 aus mehr als

300 Jobangeboten auswählen. Schulleiterin Sylvia Gerl ist sich sicher: „Mit der BFC-Anmeldung können sich die Kandidaten, die einen Job suchen, über eines ziemlich sicher sein: Dass sie nicht nur mit einem Diplom die Bundesfachschule verlassen, sondern auch mit einem unterschriebenen Arbeitsvertrag.“ Für die meisten BFC-Absolventen wird jedoch in ihrem Betrieb eine Stelle frei gehalten, um dort einen weiteren Schritt auf der Karriereleiter zu machen.

Alle zwei Jahre findet bei der BFC in Northeim ein Ehemaligentreffen statt. Im Herbst vergangenen Jahres nutzten rund 100 Teilnehmer die Möglichkeit, sich durch branchenspezifische Vorträge fortzubilden und sich miteinander auszutauschen.

Interview mit Frank Mund, ZDK-Vorstandsmitglied

„Für junge Menschen ist das Kfz-Gewerbe sehr attraktiv“

Wer in Zukunft erfolgreich sein will, braucht qualifizierte Nachwuchskräfte. Im Wettbewerb um junge Männer und Frauen ist das Kfz-Gewerbe gut aufgestellt. Aber es gibt noch weitere Potenziale.

Findet das Kfz-Gewerbe noch genügend Auszubildende?

■ **Frank Mund:** Rein quantitativ sind wir mit den Azubi-Zahlen im Vergleich zu anderen Branchen mehr als zufrieden. Unsere Betriebe vermeldeten zum vierten Mal in Folge mehr abgeschlossene Ausbildungsverträge. Für junge Menschen ist das Kfz-Gewerbe sehr attraktiv!

Wie hat sich die Bewerberstruktur entwickelt?

■ Es hat eine deutliche Verschiebung stattgefunden: Der Anteil der Hauptschüler hat sich bei den Bewerbungen in den vergangenen Jahren deutlich verringert, dafür gibt es mehr Bewerbungen von Schülern mit einem höheren Abschluss.

In Summe reduziert sich aber die Anzahl der für eine handwerkliche oder kaufmännische Ausbildung zur Verfügung stehenden Jugendlichen. Deshalb ist es erfreulich, dass bei den Automobilkaufleuten knapp 40 Prozent aller Auszubildenden mittlerweile weiblich sind. In den technischen Berufen gibt es leider noch zu wenig junge Frauen.

Welche Herausforderungen kommen damit auf die Betriebe zu?

■ Wir sind gefordert, noch mehr Kraft in die Akquise von Jugendlichen und in die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter zu stecken. Wichtig ist es, langfristige Perspektiven für eine berufliche Karriere im Kfz-Gewerbe aufzuzeigen. Neben der klassischen dualen Ausbildung zum Mechatroniker und Automobilkaufmann können gerade auch duale und triale Hochschul-Studiengänge den Führungskräftenachwuchs sicherstellen.

Wie wollen Sie die jungen Leute erreichen?

■ Viele Jugendliche entscheiden sich häufig erst am Ende ihrer Schullaufbahn für eine Ausbildung und gehen dabei sehr emotional vor. Dabei spielt ihr Freundeskreis oft eine wichtige Rolle. Dies können wir vor allem durch unsere Online-Kampagne #wasmitautos unterstützen, die zu einem positiven Image der Autoberufe beiträgt. Ziel der Bemühungen ist es, die Kampagne noch breiter zu streuen. Auch die Teilnahme an zentralen Aktionen wie dem „Girls' Day“ unterstütze ich ausdrücklich. Gute Erfolge haben wir dann, wenn Schülergruppen moderne Ausbildung mit allen Sinnen in unseren Berufsbildungszentren erleben.

Welche Rolle spielen dabei die Innungen?

■ Eine ganz zentrale! Die Innungen können die Betriebe wirksam bei der Ansprache und Auswahl von Auszubildenden unterstützen. Sie garantieren letztlich auch die Qualität der Berufsbildung. Im Sinne einer Gleichstellung von dualer beruflicher Ausbildung mit der akademischen Bildung bedarf es einer starken öffentlichen Förderung unserer Kfz-handwerklichen Berufsbildungszentren. Denn neben der überbetrieblichen Ausbildung wird auch die Nachwuchs-Akquise eine wichtige Aufgabe sein. Es liegt daher im allgemeinen gesellschaftspolitischen Interesse, das hohe Niveau der technischen wie auch personellen Ausstattung der handwerklichen Berufsbildungszentren zu erhalten, die von vielen unserer Innungen mit großem Engagement betrieben werden.



Weg frei für hoheitliche Aufgaben

Die Vorschriften über die Kalibrierung von Messgeräten haben in den vergangenen Monaten für viel Unruhe in der Branche gesorgt. Das ändert sich nun: Die TAK CERT, ein Tochterunternehmen der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes, unterstützt Autohäuser und Werkstätten seit ihrer Akkreditierung Ende April 2018 durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) und bringt wieder mehr Ruhe in die Branche.

„Unser Ziel ist es, alle Kalibrierungen von Prüf- und Messgeräten durchzuführen, die für die Hauptuntersuchungen verwendet werden“, erläutert Rüdiger Semper, Geschäftsführer von TAK CERT. Dies gelte sowohl für Scheinwerfereinstellprüfgeräte als auch für Bremsprüfstände und AU-Messgeräte.

Alle Messgeräte, die Betriebe zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben nutzen und die das Ergebnis der Prüfung beeinflussen, müssen regelmäßig kalibriert werden. Zur Überprüfung der Systeme zur Einstellung der Scheinwerfer hat TAK CERT ein eigenes Prüf- und Kalibrierverfahren entwickelt.

Durchgeführt wird die Prüfung von Sachkundigen vor Ort, die alle entsprechend den Vorgaben der TAK CERT eine Schulung des Bundesinventionsverbandes des Kraftfahrzeug-

handwerks (BIV) erfolgreich absolviert haben. „Wir sind bereits an 70 Standorten vertreten. Entsprechend kurz sind die Wege in die Betriebe“, sagt Semper.

Nicht nur das: Die TAK CERT arbeitet mit zahlreichen Landesverbänden und Innungen zusammen. „Die Sachkundigen sind in der Regel in den Betrieben bereits durch andere Dienstleistungen bekannt.“ Das schaffe Vertrauen.

Vor Ort prüfen die Sachkundigen dann die entsprechenden Geräte und Systeme. Ein elementarer Bestandteil des Verfahrens ist die von TAK CERT eigens entwickelte Kalibriersoftware. Zudem sind für die Stückprüfung und die Kalibrierung der Scheinwerfereinstellprüfsysteme spezielle Prüf- und Hilfsmittel erforderlich. Dazu gehören beispielsweise Kreuzlinien-Laser, Messschieber,

Bandmaß sowie Neigungswinkel- und Aufstelladapter.

„Nach der Stückprüfung und der Kalibrierung der Scheinwerfereinstellprüfsysteme dokumentieren wir die Messergebnisse gemäß der HUScheinwerfer-Prüfrichtlinie in zwei Teilen“, ergänzt Semper.

Im ersten Teil werde ein Prüfbericht für die Aufstellfläche erstellt. Der zweite Teil enthalte die Ergebnisse zum Scheinwerfereinstellprüfgerät und werde über den Kalibrierschein dokumentiert. Dann können Betriebe wieder vollumfänglich ihren hoheitlichen Aufgaben nachgehen.

TAK 



Rechtsfragen in der Kfz-Branche Vorgaben richtig umsetzen

Der Gesetzgeber hat diverse Regelungen verschärft: Dazu gehören der Umgang mit Daten und die Maßnahmen zur Geldwäscheprävention. Für Autohäuser und Werkstätten ist es schwierig, den Überblick zu behalten. Dabei hilft die ZDK-Rechtsabteilung mit Leitfäden, Checklisten und Mustervorlagen.

Die neue Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) gilt seit dem 25. Mai 2018. Die ZDK-Rechtsabteilung hat bereits 2017 ihren Leitfaden zum neuen Datenschutzrecht veröffentlicht und zuletzt im Februar 2018 auf den aktuellen Stand gebracht. Er bietet einen Überblick über die neuen Regelungen und hilft, diese umzusetzen. Den Leitfaden nebst Musterformularen sowie zahlreiche weitere Publikationen finden interessierte Mitglieder der Verbands-

organisation im Internet (www.kfz-gewerbe.de).

Bislang ordnungsgemäß eingeholte Einwilligungserklärungen gelten auch zukünftig fort, sofern sie der Art nach den Bedingungen der DS-GVO entsprechen. Bisher rechtswirksame Einwilligungen erfüllen grundsätzlich diese Bedingungen. Kfz-Betrieben wird gleichwohl empfohlen, die „alten“ sukzessive durch neue Einwilligungserklärungen zu ersetzen. Eine genaue zeit-

**ZDK-Leitfaden zum
Datenschutzrecht hilft
Kfz-Betrieben, die neuen
Regeln umzusetzen.**

liche Begrenzung gibt es allerdings nicht.

Der ZDK wird die weitere Entwicklung des Datenschutzrechts aktiv begleiten. Dazu werden die relevan-

ten, von den Behörden herausgegebenen Arbeitshilfen auf die Anwendung im Kfz-Betrieb geprüft und bewertet. Der ZDK steht darüber hinaus den Datenschutzbehörden als Ansprechpartner zur Klärung von Anwendungsfragen zur Verfügung.

Ein- und Ausbaurkosten ersetzen

Verwenden Autohäuser und Werkstätten mangelhaftes Material bei einer Reparatur, können sie von ihrem Lieferanten nicht nur neues Material verlangen, sondern auch die Erstattung der Ein- und Ausbaurkosten. Darauf verständigten sich die Koalitionsfraktionen bei der „Reform des Bauvertragsrechts und zur Änderung der kaufrechtlichen Mängelhaftung“. Das Gesetz trat am 1. Januar 2018 in Kraft.

Mit der Neuordnung berücksichtigt der Gesetzgeber das Verursacherprinzip im Gewährleistungsrecht und erfüllt zugleich eine jahrelange Forderung des Kfz-Gewerbes. Das ist ein Erfolg intensiver Verbandsarbeit

und kommt Betrieben direkt zugute. Die vom ZDK geforderte „AGB-Festigkeit“ des Anspruchs auf Ersatz der Ein- und Ausbaurkosten ist im Gesetz zwar nicht ausdrücklich geregelt. Laut ZDK-Juristen geht der Gesetzgeber aber davon aus, dass die bewährte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Thema unzulässiger AGB-Klauseln (§ 307 BGB) einen ausreichenden Schutz für Betriebe bietet.

Abrechnung mit Kleinteilepauschale

Bei vielen Unfallschadenabrechnungen mit Versicherern ist die „Kleinteilepauschale“ in Höhe von regelmäßig zwei Prozent der Reparaturkosten in der Diskussion und wird zunächst nicht ersetzt. Versicherer sind häufig der Auffassung, dass auch bei Kleinteilen entweder jedes Teil konkret abgerechnet werden muss oder sie in den Gemeinkosten enthalten sind. Der ZDK hat sich intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und stellt sich dieser Auffassung entgegen:

ZDK-Erfolg: Neuordnung berücksichtigt das Verursacherprinzip im Gewährleistungsrecht.

Sind in der Rechnung aufgeführte Teile differenzierbar und einem konkreten Auftrag zuzuordnen, dann können sie auch separat auf der Rechnung stehen. Im Gegensatz dazu werden Verbrauchsmaterialien mit der Kleinteilepauschale abgerechnet. Lediglich Gemeinkosten (z. B. Personal- und Energiekosten) sind mit dem Stundenverrechnungssatz abgegolten und fallen nicht in die Kleinteilepauschale. Materialkosten gehören aber in keinem Fall zu den Gemeinkosten.

Kalkulation mithilfe der IFL-Liste

In der praktischen Arbeit fallen bisweilen Arbeitspositionen an, für die es keine Herstellervorgaben gibt. Der ZDK ist Mitglied in der Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung (IFL). Diese hat erkannt, dass es Fahrzeugherstellern insbesondere durch den schnellen Modellwechsel fast unmöglich ist, vollständige Reparaturanleitungen und spezielle modellbezogene Informationen bereitzustellen.

Bei der Kalkulation und Abrechnung von Arbeitspositionen ohne Herstellervorgaben hilft die IFL-Liste „freiwählbarer Positionen in den Kalkulationssystemen“. Die IFL-Liste mit ihren 70 Positionen ist in den Kalkulationsprogrammen von DAT vollständig und von Audatex zum Teil enthalten. Vor der Übernahme von IFL-Positionen sollten Betriebe jedoch die fahrzeugspezifischen Herstellerinformationen



Bei der Kalkulation und Abrechnung von Arbeitspositionen ohne Herstellervorgaben hilft eine Liste der Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung (IFL).

überprüfen, um Doppelberechnungen zu vermeiden. Die in regelmäßigen Abständen aktualisierte Liste ist im Internet (www.ifl-ev.de) zu finden.

Richtiger Umgang mit roten Kennzeichen

Rote Kennzeichen sind in allen Autohäusern und Werkstätten zu finden. Ohne sie wäre der betriebliche Alltag kaum zu meistern, zumindest nur mit großen Umständen. Nun hat der ZDK das Merkblatt „Rote Kennzeichen: Die ordnungsgemäße Verwendung von roten Kennzeichen – insbesondere Hinweise zur Neuregelung vom Oktober 2017“ herausgebracht.

Dieses Merkblatt erläutert die Voraussetzungen, um rote Kennzeichen zugeteilt zu bekommen, und zählt die erlaubten Verwendungen auf. Ferner geht es konkret auf den Inhalt der Aufzeichnungen im Fahrtennachweisheft und auf die (teils empfindlichen) Konsequenzen beim falschen Umgang mit roten Kennzeichen ein.

Infopflichten für Online-Händler

Betreiben Kfz-Unternehmen ein Online-Geschäft, müssen sie bestimmten Informationspflichten nachkommen. Dazu gehört, einen Link zur OS-Plattform (Online-Streitbeilegung der EU-Kommission) in den Auftritt zu integrieren. Aus Sicht des Oberlandesgerichtes Hamm muss dieser Link klickbar sein – nur eine Mitteilung der Internetadresse der OS-Plattform reicht nicht aus. Die Linkverpflichtung gilt nicht nur für den eigenen Online-Shop, sondern auch dann, wenn der Händler Waren über



Gedankenaustausch beim Parlamentarischen Abend der AG Mittelstand des ZDH mit (v.l.): ZDK-Vizepräsident Wilhelm Hülsdonk, Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier, Dr. Christoph Konrad, ZDK, und ZDH-Präsident Peter Wollseifer.

eine Plattform (z. B. ebay) vermarktet. Der Online-Händler hat in einem solchen Fall auch auf der Handelsplattform klickbar auf die OS-Plattform zu verlinken. Die ZDK-Rechtsabteilung weist darauf hin, dass ein solcher Link für Verbraucher leicht zugänglich sein muss. Bei der Umsetzung der allgemeinen Informationspflicht hilft der ZDK mit entsprechenden Muster-Vorschlägen.

Urteilsübersicht Abgasmanipulation

Wegen der VW-Abgasmanipulation an Dieselfahrzeugen (EA 189) sind inzwischen mehrere tausend Klagen vor deutschen Gerichten gegen VW oder VW-Händler anhängig oder bereits entschieden. Die ZDK-Rechtsabteilung hat eine Übersicht über die bislang ergangenen – überwiegend nicht rechtskräftigen – Urteile zusammengestellt. Dabei hat die Abteilung bei ihrer Recherche auf diverse Quellen zurückgegriffen. Soweit die Entscheidungen mit Leit- oder Orientierungssätzen versehen waren, sind diese auch aufgeführt. In allen anderen Fällen enthält die Übersicht Kurzinformationen über den Streitgegenstand oder den Ausgang des Verfahrens.

Rundfunkgebühren für Vorführwagen

Trotz der überproportionalen Betroffenheit der Kfz-Betriebe mit Rundfunkbeiträgen für gewerblich genutzte Fahrzeuge hat das Verwaltungsgericht (VG) Sigmaringen (Az: 5 K 2704/15) entschieden, dass auch für Vorführwagen von Autohäusern und Werkstätten Rundfunkbeiträge zu entrichten sind.

Im Herbst 2015 hatte das Reutlinger Autohaus Menton mit Unterstützung des Verbands und der Stuttgarter Kanzlei Eisenmann Wahle Birk & Weidner Klage beim Verwaltungsgericht eingereicht. In Baden-Württemberg sind Autohäuser und Werkstätten besonders von dem seit Anfang 2013 geltenden Rundfunkbeitrag betroffen, denn zuvor mussten Kfz-Betriebe nur dort keine Gebühren für Vorführwagen entrichten. Entsprechend stark ist die Belastung nun gestiegen, beim klagenden Autohaus Menton waren dies rund 250 Prozent.

Das klagende Autohaus hat Ende März 2018 unterstützt von ZDK und dem Kfz-Gewerbe Baden-Württemberg gegen das Urteil des VG Sigmaringen und

den das Rechtsmittel versagenden Beschluss des VGH Baden-Württemberg Verfassungsbeschwerde eingelegt. Der ZDK ist weiterhin überzeugt, dass Vorführwagen als Handelsware zu gelten haben und dafür kein Rundfunkbeitrag zu entrichten ist.

Neue Regeln für Vermittler

Seit 23. Februar 2018 ist die Neuregelung des Versicherungsvermittlungsrechts in Kraft, die sich auf Autohäuser und Werkstätten auswirkt. Das Gesetz zur Umsetzung der entsprechenden EU-Richtlinie enthält Änderungen im Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG), zum Versicherungsvermittler (§ 34d Abs. 1 GewO) und zum Versicherungsberater (§ 34d Abs. 2 GewO). Ausdrücklich wird jetzt auch der Internet-Vertrieb (§ 34d Abs. 1 S. 4 GewO) mit einbezogen.

Wie vor der Neuregelung müssen nur alle „Voll-Versicherungsvermittler“ eine durch die IHK erteilte Erlaubnis vorweisen. Aufgrund erfolgreicher Intervention des ZDK besteht für die im Kfz-Gewerbe vorherrschenden produktakzessorischen und die gebundenen produktakzessorischen Vermittler keine gesetzliche Weiterbildungspflicht (15 Stunden/Jahr). Bei diesen beiden Arten der Versicherungsvermittlung muss der Versicherer, für den vermittelt wird, lediglich für eine den Versicherungsprodukten angemessene Qualifikation und Weiterbildung der Vermittler sorgen.

Verschärfte Geldwäscheprävention

Am 26. Juni 2017 trat die Neufassung des Geldwäschegesetzes (GwG) in Kraft. Diese wirkt sich auf Kfz-Betriebe aus, nicht zuletzt, weil

die Zahl der Bußgeldtatbestände von zuvor 17 auf 64 deutlich gewachsen ist. Insbesondere die Identifizierungspflichten müssen nun schon bei der Annahme von Bargeld in Höhe von 10.000 Euro, zuvor waren es 15.000 Euro, erfüllt werden. Dabei besteht nun zwingend die Pflicht zur Kopie des Personalausweises. Damit Autohäuser und Werkstätten wissen, welche Pflichten sie zu erfüllen haben, haben ZDK-Juristen ausführlich informiert und werden ihr Merkblatt hierzu erneut aktualisieren.

Bei der gutbesuchten ersten Fachtagung „Geldwäscheprävention im Automobilhandel“, die der ZDK gemeinsam mit der Akademie Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (TAK) und der Deutschen Gesellschaft für Geldwäscheprävention in Köln veranstaltet hat, standen die neuen Ge-



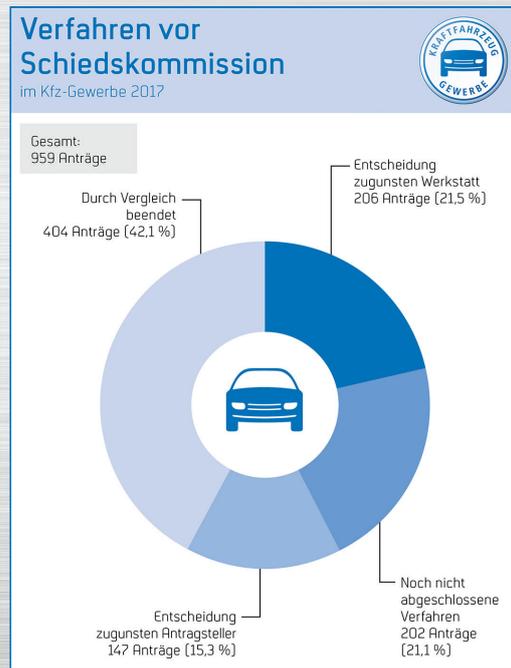
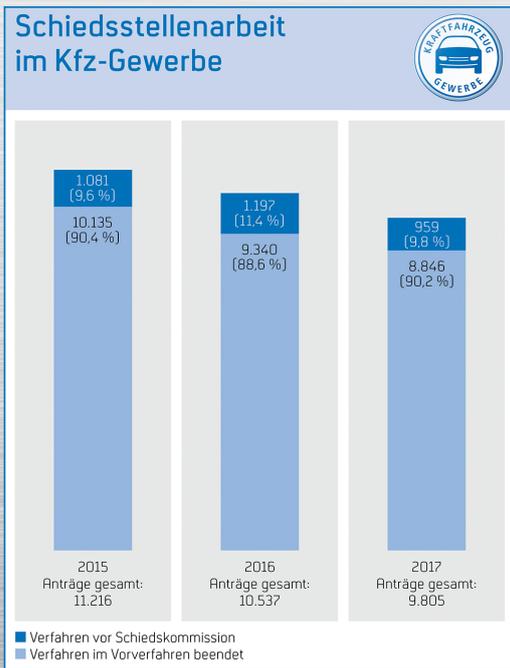
NÜRNBERGER Allgemeine Versicherung

Peter Meier Sprecher des Vorstandes

Als berufsständischer Versicherer des Kfz-Gewerbes unterstützen wir unsere Autohauspartner mit umfassendem Know-how rund um das Thema Versicherungen – für deren Kunden, Mitarbeiter und Betriebe. Für viele Betriebe hat das Thema Sicherheit in den vergangenen Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen. Das gilt sowohl beim Thema Wetterphänomene als auch bei Kriminalität. Unterstützung bietet das gemeinsame Portal von ZDK und NÜRNBERGER/GARANTA www.der-sichere-kfz-betrieb.de, das in diesem

Jahr zehnjähriges Jubiläum feiert. Hier finden unsere Partner konkrete Lösungen für die Schadenprävention gegen Diebstahl, Brand sowie Unwetter- und Umweltschäden.

Im vergangenen Jahr hat ein weiteres Thema für viel Aufsehen gesorgt, das uns 2018 weiter begleiten wird: die Insurance Distribution Directive, kurz IDD. Diese betrifft auch das Versicherungsgeschäft der Autohäuser. Hier haben wir für jede Betriebsgröße eine passende Lösung und begleiten unsere Autohauspartner bei der Umsetzung.



Quelle: ZDK, Stand: April 2018

setze und deren Auswirkungen auf die Kfz-Branche im Vordergrund. Experten aus der automobilen Praxis sowie aus Ministerien und Aufsichtsbehörden zeigten Lösungswege auf, um die Geldwäscheprävention in den Handelsbetrieben umzusetzen.

Elfter Branchentreff für Juristen

Bereits zum elften Mal veranstalteten ZDK, ADAC und der Bundesverband freier Kfz-Händler (BVfK) am 22. und 23. März 2018 den Deutschen Autorechtstag. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Autorechtstag unter Leitung von Ansgar Staudinger, Rechtsprofessor an der Universität Bielefeld, Rechtsanwalt Kurt Reinking und BGH-Richter a. D. Wolfgang Ball sahen ihre Ziele erfüllt:

Erfahrene Referenten auf dem Gebiet des Autorechts haben die Rechtssprechung des zurückliegenden Jah-

res vorgestellt, über anstehende Gesetzesvorhaben und aktuelle Rechtsentwicklungen berichtet sowie den Teilnehmern wertvolle Empfehlungen und Ratschläge an die Hand gegeben. Neben dem klassischen Kernbereich des Autokaufrechts beleuchteten die Vorträge Themen rundum das Verkehrsstraf- und Versicherungsrecht, die Informationspflichten gegenüber Verbrauchern wie auch die Folgen und Entwicklungen der Abgas-Manipulation sowie des neuen Datenschutzrechts.

Erneut weniger zu schlichten

Rund sieben Prozent weniger Anträge sind bei den bundesweit hundert Kfz-Schiedsstellen eingegangen. Das ergab die ZDK-Bilanz 2017. Damit ist die Zahl der Anträge zum vierten Mal in Folge gesunken. Von den insgesamt 9.805 Anträgen wurden 90,2 Prozent im Vorverfahren auf direktem Weg zwischen

Schiedsstelle, Kunde und Kfz-Betrieb geregelt. Die weiter zurückgehende Zahl der Anträge zeigt, dass sich die Zufriedenheit der Kunden mit dem Autohaus und der Werkstatt des Vertrauens offenbar weiter gesteigert hat.

Kommt es zur Verhandlung, befassten sich je ein Vertreter des Kfz-Gewerbes und des ADAC sowie ein öffentlich bestellter und vereidigter Kfz-Sachverständiger der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) mit dem Fall. Den Vorsitz der Schiedskommission hat ein zum Richteramt befähigter Jurist. Bei Streitigkeiten aus Reparaturaufträgen kommt der Sachverständige einer anerkannten Prüforganisation hinzu. Den kostenlosen Service der Streitbeilegung können alle Kunden nutzen, die einem Mitgliedsbetrieb der Kfz-Innung ihr Vertrauen schenken. Zu erkennen sind die Betriebe am blau-weißen Meisterschild.

Branchenrelevante Urteile

Mit diversen Entscheidungen haben die obersten Gerichte in den vergangenen Monaten für mehr Klarheit gesorgt. Dazu gehören folgende Urteile:

■ Klausel beim GW-Verkauf ist wirksam

Eine Klausel zur Schadenspauschalierung in Höhe von zehn Prozent des Kaufpreises für den Fall, dass der Käufer seinen erworbenen Gebrauchtwagen nicht abnimmt, ist wirksam. So hat im Anschluss an den Bundesgerichtshof (BGH) (Az. VIII ZR 123/09) nun auch das Oberlandesgericht (OLG) München (Az. 23 U 557/17) entschieden. Beide Entscheidungen beziehen sich auf die vom ZDK unverbindlich empfohlenen Gebrauchtwagenverkaufsbedingungen (GWVB) mit Stand 07/2003.

■ Hinweispflichten vor Reparaturen

Bei älteren Fahrzeugen mit hoher Laufleistung stellt sich für Fahrzeugeigentümer oft die Frage, ob eine anstehende Reparatur noch wirtschaftlich sinnvoll ist. So auch in einem vom ZDK unterstützten Rechtsstreit, der nun in letzter Instanz vom Bundesgerichtshof (Az. VII ZR 307/16) leider zu Lasten der Werkstatt entschieden wurde. Die Richter urteilten: Gibt ein Werkstattkunde zu erkennen, dass er nur an einer wirtschaftlich sinnvollen Reparatur interessiert ist, muss die Werkstatt ihm die für die Entscheidung über die Auftragserteilung maßgeblichen Umstände mitteilen.

■ Werkstatt muss Fahrzeug herausgeben

Was gilt, wenn ein Werkstattkunde einen Reparaturauftrag für ein Fahrzeug erteilt, das ihm nicht gehört, und Streit über noch offene Zahlungen entsteht? Dann kann der Eigentümer des Fahrzeugs von der Werkstatt zwar dessen Herausgabe verlangen, der Herausgabeananspruch erstreckt sich aber nicht auf die von der Werkstatt verbauten Teile. Diese Überzeugung vertraten die BGH-Richter in ihrem Urteil im März 2017 (Az. V ZR 70/16). Einen Anspruch auf Zahlung einer Nutzungsausfallentschädigung für die Zeit der Vorenthaltung des Fahrzeugs hat der Eigentümer nur dann, wenn die Werk-

statt später erfahren hat, dass sie nicht mehr zum Besitz berechtigt ist.

■ Agenturgeschäfte mit Gebrauchtwagen

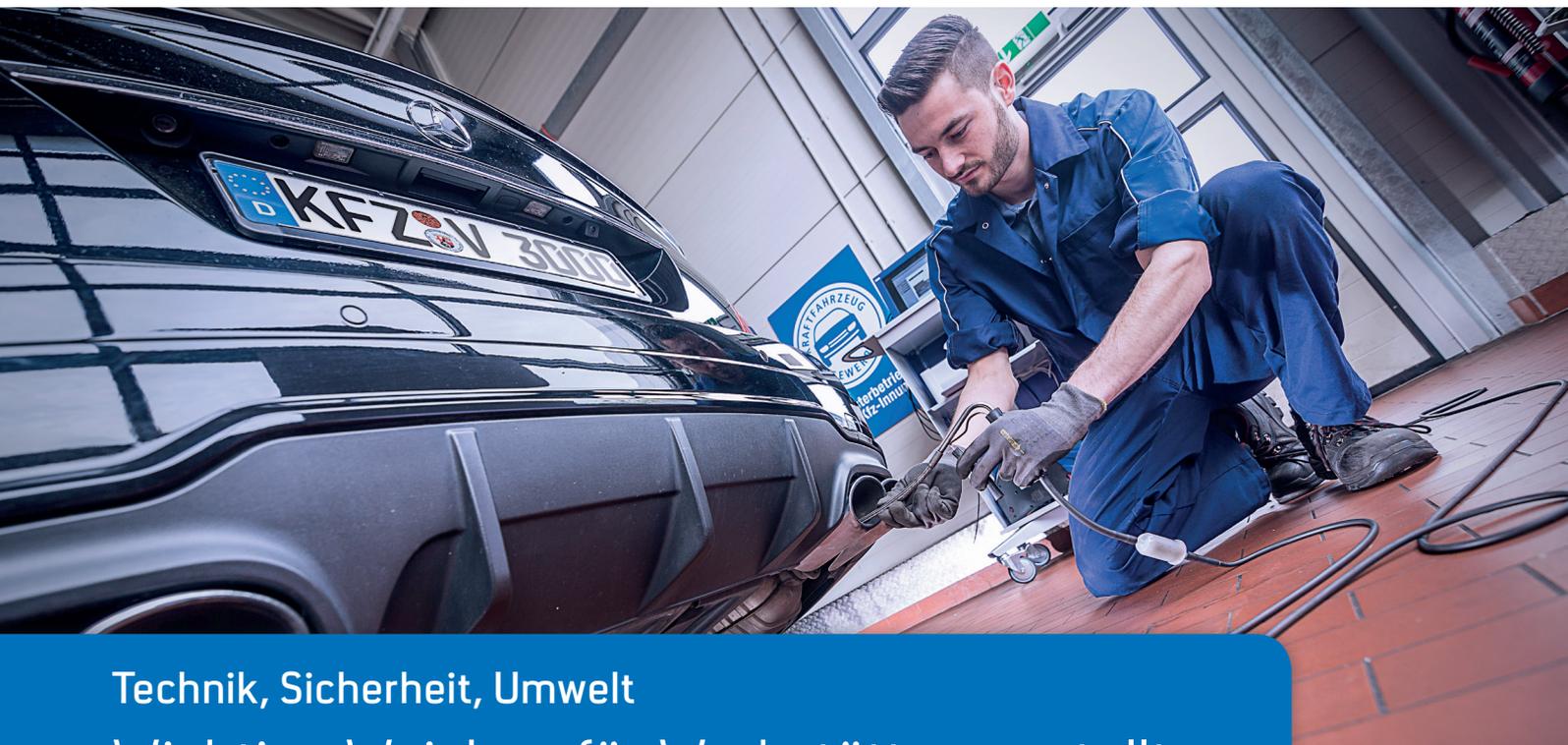
Ein Kfz-Händler, der einen Gebrauchtwagen als Vermittler für eine Privatperson verkauft, ohne den Käufer (Verbraucher) über seine Vermittlertätigkeit aufzuklären, ist als „Verkäufer“ anzusehen. Das hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden (Az. C-149/15). Als solcher haftet er entsprechend für die Sachmangelfreiheit des Fahrzeugs. Das gilt unabhängig davon, ob der Vermittler für seine Tätigkeit eine Vergütung erhält.

■ Transportkosten bei Nacherfüllung

Ein Verkäufer muss dem Käufer dessen angeforderten Transport einer (vermeintlich) mangelbehafteten Kaufsache zum (weit entfernt liegenden) Firmensitz des Verkäufers durch Zahlung ermöglichen. Das hat der BGH erneut entschieden (Az. VIII ZR 278/16). Voraussetzung ist, dass der Vorschuss nicht ersichtlich unangemessen ist.

■ Steuer bei alten Autoteilen

Die Differenzbesteuerung ist beim Verkauf von Autoteilen, die aus Altfahrzeugen ausgebaut werden, anzuwenden. Zu diesem Urteil kam der Europäische Gerichtshof (Az. C-471/15). Die Richter haben Art. 311 Abs. 1 Nr. 1 der Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie wie folgt ausgelegt: Gebrauchte Teile aus Altfahrzeugen, die ein Autoverwertungsunternehmen von einer Privatperson erworben hat und die als Ersatzteile verkauft werden sollen, sind im Sinne dieser Regelung „Gebrauchsgegenstände“. Folglich unterliegt die Lieferung solcher Teile durch einen steuerpflichtigen Wiederverkäufer der Differenzbesteuerung.



Technik, Sicherheit, Umwelt Wichtige Weichen für Werkstätten gestellt

Mit der Wiedereinführung der verpflichtenden Endrohrmessung feierte das Kfz-Gewerbe einen großen Erfolg. Weitere relevante Entscheidungen wie die Einführung der Fahrzeug-Untersuchungs-Verordnung stehen an. Das Kfz-Gewerbe bringt seine Forderungen ein.

In Deutschland gibt es jährlich rund 25 Millionen Abgasuntersuchungen (AU), davon etwa 14 Millionen in den mehr als 36 200 anerkannten AU-Werkstätten. Der technologische Fortschritt verlangt fortlaufend, AU-Vorschriften anzupassen. Im vergangenen Jahr hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Weiterentwicklung in drei Stufen festgeschrieben:

■ **Stufe 1:** Seit 1. Januar 2018 gilt die obligatorische Abgasmessung am

Auspuffendrohr (Endrohrmessung) in Kombination mit der OBD-Prüfung an allen Kraftfahrzeugen (Otto, Diesel).

■ **Stufe 2:** Zum 1. Januar 2019 werden die Abgasgrenzwerte für die Trübungsmessung auf $0,2 \text{ m}^{-1}$ und für die CO-Messung auf $0,1 \%$ Vol. (Grenzwertverschärfung) an allen Kraftfahrzeugen (Otto, Diesel) mit der Emissionsklasse Euro-6/Euro VI angepasst.

■ **Stufe 3:** Zum 1. Januar 2021 wird ein Verfahren zur Messung der Par-

tikelanzahl an allen Dieselfahrzeugen (Partikelanzahlmessung) eingeführt.

Das Kfz-Gewerbe begrüßt die Wiedereinführung der Endrohrmessung mit verschärften Grenzwerten sowie eine Ausweitung der AU auf eine Überprüfung der Partikelanzahl. Damit verbessert sich die Aussagekraft der AU deutlich. Die Umsetzung der beiden ersten Stufen erfolgt anhand des neuen AU-Geräteleitfadens (Software-Version 5.01).

Vorgaben aus Europa gestalten

Als hoheitliche Aufgabe trägt die technische Fahrzeugüberwachung seit Jahrzehnten dazu bei, Vorschriftenmäßigkeit, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit der im europäischen Straßenverkehr betriebenen Fahrzeuge sicherzustellen. Die Europäische Union gibt dazu den Rahmen vor, der auf nationaler Ebene ausgestaltet wird. Als letzte Konsequenz verfolgt die EU eine gegenseitige Anerkennung in

Der neue FUV-Entwurf setzt wichtige Forderungen des ZDK um.

allen Mitgliedsstaaten. Ein erster Schritt hierzu ist die bereits praktizierte gegenseitige Anerkennung der Untersuchungen und Prüfbescheinigungen bei einer erneuten Zulassung eines Fahrzeugs aus einem anderen Mitgliedsstaat.

Deutschland muss die Anforderungen der europäischen Richtlinie 2014/45/EU bis zum 20. Mai 2018 umsetzen. Anhand der Fahrzeug-Untersuchungs-Verordnung (FUV) sollen sukzessive alle bisherigen Einzelvorschriften, Anlagen und Richtlinien zur periodisch technischen Fahrzeugüberwachung zusammengefasst und angepasst werden. Der FUV-Entwurf setzt einige wesentliche Forderungen des Kfz-Gewerbes um:

- Werkstätten, die als Prüfstützpunkte fungieren, in denen Prüf-

ingenieure Hauptuntersuchungen (HU) durchführen, müssen amtlich anerkannt werden. Eine Voraussetzung dafür ist der Eintrag in die Handwerksrolle.

- Anerkennungsstellen (Kfz-Innungen) sind nach Ermächtigung für die Überwachung der AU-, Sicherheitsprüfung (SP)- und Gas-Werkstätten sowie der Prüfstützpunkte zuständig. Zur Qualitätssicherung sollen Datenbanken aufgebaut werden, die alle Daten zu diesen Werkstätten und Prüfstützpunkten und zu den Maßnahmen zur Überwachung dokumentieren. Für anerkannte Werkstätten ist die zentrale Datenbank vom Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) aufzubauen und zu betreiben.

Datenbank für Prüfstützpunkte

Ziel des Verbandes ist es, dass alle Überwachungsorganisationen auf eine zentrale Prüfstützpunkte-Datenbank des Kfz-Gewerbes zugreifen und keine eigenen Systeme zur Verwaltung der Werkstattdaten aufbauen. Deshalb hat der ZDK bereits 2016 mit dem Aufbau der Prüfstützpunkte-Datenbank, kurz PSP-Datenbank, begonnen. Aktuell umfasst sie rund 40 000 Betriebsstammdaten und 30 000 Messeinrichtungen. Die PSP-Datenbank hat für Kfz-Werkstätten den Vorteil, dass diese die

Mitgliedsbetriebe der Kfz-Innungen zeigen hoheitliche Aufgaben wie AU oder SP, ihre Anerkennung als Prüfstützpunkt und weitere Leistungen mit Meisterschild und Zusatzzeichen.

Daten zu ihren Messeinrichtungen nur noch ein einziges Mal im Zusammenhang mit der Überprüfung durch die Innungsbeauftragten bereitstellen müssen. Der ZDK wird die PSP-Datenbank nach Veröffentlichung der FUV um die Daten aller anerkannten Werkstätten (AU, SP, GSP/GAP) erweitern.



Kalibrierte Geräte sind Pflicht!

Die zunächst nur für Überwachungsorganisationen vorgeschriebene Akkreditierung nach der ISO-Norm 17020 wirkt sich auch auf das Kfz-Gewerbe aus: Die zur Durchführung der HU verwendeten Mess- und Prüfeinrichtungen müssen grundsätzlich von einem hierfür akkredi-

Der Verband sorgt für praxisnahe Verfahren zur Kalibrierung.

tierten Labor kalibriert sein. Mangels akkreditierter Kalibrierlabore hatte das BMVI zunächst einen Übergangszeitraum festgelegt, in dem neben einer normenkonformen Kalibrierung auch eine Kalibrierung durch nicht akkreditierte Stellen nach „abweichenden Anforderungen“ akzeptiert wurde.

Für Bremsprüfstände und Scheinwerfereinstell-Prüfsysteme (SEP) lief die Übergangsfrist zum 1. Januar 2018 ab. Die Verbandsorganisation hat die Übergangszeit auf allen Ebenen (Kfz-Innungen, Landesverbände und ZDK) genutzt und in enger Abstimmung mit Überwachungsorganisationen und dem ASA-Verband daran gearbeitet, Verfahren zur Kalibrierung nach den „abweichenden Anforderungen“ in der Praxis umzusetzen und parallel dazu akkreditierungsfähige Kalibrierlabore aufzubauen. In dieser Zeit hat auch die Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK) ihr Prüflabor „TAK CERT“ aufgebaut (siehe Seite 23).

Zukunft beigestellter Prüfungen

Auch „beigestellte Prüfungen“ zu den Hauptuntersuchungen der akkreditierten Überwachungsorganisationen sind grundsätzlich von akkreditierten Stellen durchzuführen. Zu diesen „beigestellten Prüfungen“ gehören beispielsweise auch Abgasuntersuchungen (AU) und Gasanlagenprüfungen (GAP), wenn sie als eigenständiger Teil von anerkannten Werkstätten durchgeführt werden.

Die Prüfungsnachweise müssen mit dem Logo der Deutschen Akkreditierungsstelle (DAkkS) versehen sein. Für eine Anerkennung reicht der Nachweis, dass sie einem nach „ISO 17020“ akkreditierten Qualitätsmanagementsystem (QM-System) des Kfz-Gewerbes angeschlossen sind. Der Bundesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks (BIV) hat nun die Aufgabe, gemeinsam mit den Landesverbänden und Kfz-Innungen ein QM-System aufzubauen.

Sicherheitsprüfung in Werkstätten

Die Sicherheitsprüfung (SP) in anerkannten Werkstätten soll über den gesamten Lebenszyklus eines Nutzfahrzeugs (Lkw, Kraftomnibus, Anhänger) dessen Vorschriftsmäßigkeit, Verkehrssicherheit und Umweltverträglichkeit sicherstellen. Um die sogenannte Schnittstellenprüfung durchzuführen, ist seit 1. Juli 2017 ein SP-Adapter an die On-Board-Diagnoseschnittstelle im Nutzfahrzeug anzuschließen.

Die Prüfung läuft automatisiert ab, wobei zunächst nur eine Überprüfung der Ausführung (Verbauprü-

fung) erfolgt. Die weiteren Punkte (Überprüfung des Zustands, der Funktion und der Wirkung) werden in den nächsten Jahren sukzessive folgen. Bereits heute können Betriebe verschiedene Funktionen des SP-Adapters nutzen. Neben der Verbauprüfung kann er auch bei der Bremswirkungsprüfung eingesetzt werden.

„i-Kfz“ in SP-Werkstätten

Mit dem Projekt „i-Kfz“ will das BMVI das Fahrzeugzulassungswesen modernisieren und digitalisieren. Seit dem 1. Januar 2015 gibt es die internetbasierte Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen (Stufe 1). Seit 1. Oktober 2017 ist auch die Online-Wiederzulassung eines zuvor außer Betrieb gesetzten Fahrzeuges auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (Stufe 2) möglich. Dazu ist unter anderem ein elektronisch prüfbarer Nachweis über die Gültigkeit einer HU oder SP notwendig.

Nach Abschluss einer SP müssen die SP-Betriebe die erforderlichen Daten auf elektronischem Weg (iKfz Plus-Software) über eine Kopfstelle an das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) übermitteln. Diese Aufgabe übernimmt der ZDK als berufsständische Vertretung der Kfz-Meisterbetriebe. Für die technische Umsetzung und den Betrieb der „Kopfstelle ZDK“ hat der ZDK die TAK beauftragt. Die internetbasierte Wiederzulassung/Umschreibung mit/ohne Kennzeichenwechsel und Neuzulassung eines Fahrzeuges als Stufe 3 ist für 2018/2019 vorgesehen.

Nachrüstung von Dieseln gefordert

Die seit Jahren anhaltende Diesel-Diskussion hat beachtliche Spuren im Kfz-Gewerbe hinterlassen. Der vorgeschriebene maximale Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid (NO_2) wird in stark verkehrsbelasteten Gebieten nicht überall eingehalten. Deshalb müssen kurzfristig entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um die Stickoxid (NO_x)-Belastung in den Städten zu reduzieren und gleichzeitig die Mobilität zu gewährleisten.

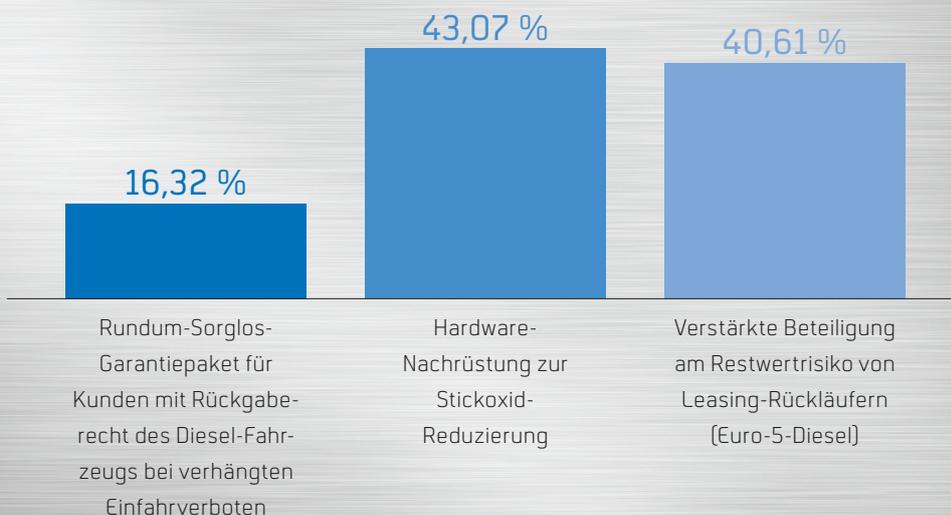
Die im Nationalen Forum Diesel eingerichtete Expertengruppe I, in welcher der ZDK vertreten ist, sucht nach geeigneten Lösungen, um NO_x -Emissionen bei den im Verkehr befindlichen Fahrzeugflotten zu reduzieren. Insgesamt begrüßt das Kfz-Gewerbe



Cem Özdemir im Gespräch über Diesel-Nachrüst-systeme mit Jürgen Karpinski (ZDK), Thorsten Haake (Baumot), Thomas Peckruhn, Wilhelm Hülsdonk (beide ZDK) und Marcus Hausser (Baumot). (v.l.)

Diesel-Blitzumfrage: Auswirkungen der Dieseldiskussion

Welche konkreten Unterstützungsmaßnahmen erwarten Sie von Ihrem Hersteller/Importeur?



Quelle: ZDK, Laufzeit der Umfrage vom 13. März bis zum 19. März 2018, Teilnehmer: 1.817

Um die Euro-5-Diesel im Wert zu stabilisieren, fordern 43 Prozent der Markenhändler eine Hardware-Nachrüstung dieser Fahrzeuge.

eine technologieoffene Nachrüstung von Dieselfahrzeugen unter der Maßgabe einer staatlichen Förderung. Die Nachrüstförderung ist ein wesentliches Kriterium, um Autofahrern einen Anreiz zur Nachrüstung zu geben. Im Frühjahr 2018 ist die „Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen“ in Kraft getreten; voraussichtlich im Sommer/Herbst 2018 werden entsprechende Vorschriften für die Hardware-Nachrüstung von Nutzfahrzeugen vorliegen. Eine Lösung für Pkw ist dagegen kurzfristig nicht zu realisieren. Entscheidend für die Nachrüstung ist, dass diese in anerkannten AU-Werkstätten erfolgt, da nur diese die erforderliche „Abnahmebescheinigung“ zur Vorlage bei der Zulassungsstelle ausstellen können, um eine Änderung der Fahrzeugpapiere zu erwirken.

Neue Pflichten bei Abfällen

Seit 1. August 2017 gelten neue Anforderungen für den Umgang mit gewerblichen Siedlungsabfällen. Zu den wesentlichen Änderungen der Gewerbeabfallverordnung gehören ausgeweitete Pflichten sowohl zur Getrennthaltung als auch zur Dokumentation. Darüber hinaus sieht die Verordnung für Kfz-Betriebe in Einzelfällen Ausnahmen sowie eine Kleinmengenregelung vor. Innungsbetriebe können einen Fragen- und Antwortenkatalog mit den wesentlichen Pflichten und Hinweisen zur Umsetzung der Verordnung auf der ZDK-Website abrufen.

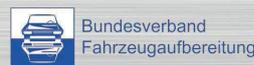
Was gilt bei Wassergefährdern?

Die ebenfalls seit 1. August 2017 geltende Verordnung über Anlagen



Stehen Sie schon glänzend da?

Professionelle Fahrzeugaufbereitung sorgt für Mehrwert



zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) hat erstmals bundeseinheitliche Vorgaben geschaffen. Zu den wesentlichen Auswirkungen dieser Verordnung auf Kfz-Betriebe zählen geänderte Prüfpflichten und erweiterte Anlagendokumentationen sowie bundesweite Bagatellgrenzen. Mit Unterlagen wie Fragen-Antwortenkatalog, Anlagenverzeichnis und Betriebsanweisung unterstützt der ZDK Betriebe bei der Umsetzung

der geänderten gesetzlichen Regelungen. Mitgliedsbetriebe finden alle Unterlagen kostenlos zum Download auf der ZDK-Website.

Rechnungskürzung bleibt Dauerthema

Zu Themen rund um „Karosserie und Lack“ haben die Gremien und Ausschüsse von ZDK und dem Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) ihre gute Zusammen-

Der Flyer in Kooperation mit dem Bundesverband Fahrzeugaufbereitung (BFA) führt wichtige Argumente zur professionellen Fahrzeugaufbereitung auf. Er ist im www.Kfz-Meister-Shop.de für Mitgliedsbetriebe erhältlich.

arbeit fortgesetzt. Die Verbände sind gemeinsam im Vorstand der Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung (IFL) vertreten, die sich um Aspekte wie Fehlzeiten in den Schadenskalkulationssystemen und Beilackierung kümmert. Ein weiteres wesentliches Thema ist die Einmischung von Prüfdienstleistern in technische Reparaturabläufe. Versicherer und von ihnen beauftragte Prüfdienstleister nehmen zunehmend ungerechtfertigte Rechnungskürzungen vor. ZDK und ZKF planen eine Information für Werkstätten und Kunden, wie gegen solche Rechnungskürzungen vorgegangen werden kann, gegebenenfalls mit Unterstützung von Anwälten und Sachverständigen.

Interessen der „Freien Werkstätten“

Mit knapp 21 200 Betrieben stellen die freien Werkstätten mehr als die Hälfte der Mitglieder der Verbandsorganisation. Die Bundesfachgruppe „Freie Werkstätten“ vertritt ihre Interessen. Dazu gehören die Erstattung der Aus- und Einbaukosten, neue Kfz-Reparaturbedingungen und damit verbundene Informationspflichten für Kfz-Betriebe sowie internetbasierte Fahrzeugzulassung (i-Kfz). Der Zugang zum elektronischen Wartungsheft, die Einrichtung einer sogenannten Konformitätsbewertungsstelle zum Zugang zu diebstahlrelevanten Daten sowie der ungehinderte und standardisierte Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für alle Kraftfahrzeuge spielen eine wesentliche Rolle.

Für ihren betrieblichen Alltag erhalten freie Werkstätten nicht nur Un-

terstützung durch umfangreiche Informationen und themenspezifische Veranstaltungen. Gemeinsam mit Partnern hat der ZDK das elektronische Diagnose- und Programmierungsgerät „EuroDFT“ entwickelt. ADIS-Technology hat den Vertrieb des EuroDFT übernommen. Über www.eurodft.com kann jeder interessierte Kfz-Betrieb ein Gerät individuell konfigurieren und bestellen.

Das EuroDFT garantiert Kfz-Betrieben standardisierten Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen sowie Diagnose und Programmierung der verbauten elektronischen Steuergeräte diverser Hersteller: Neben den VW-Fabrikaten Volkswagen, Audi, Seat und Skoda sind dies BMW und Mini sowie Mercedes-Benz und Smart. Hinzu kommen Ford, Opel und Vauxhall. Eine Erweiterung des EuroDFT auf zusätzliche Herstellerplattformen ist geplant und momentan in der Umsetzungsphase.

Offene Telematik-Plattform avisiert

Alle Kfz-Betriebe – egal ob markengebunden oder markenungebunden – sollten Zugriff auf die im Kraftfahrzeug generierten Daten haben. Dieses Ziel verfolgt das Kfz-Gewerbe für alle Kfz-Betriebe beim Thema „Telematik-Systeme in Kraftfahrzeugen“. Dazu müssen alle Autohäuser und Werkstätten in bestimmten Fällen über das zentrale Display mit dem Autofahrer kommunizieren können. Während Kfz-Betriebe bislang keine Applikationen in Fahrzeugen installieren können, verarbeiten Fahrzeughersteller bereits heute hochverfügbare und zeitkritische fahrzeuggenerierte Daten, indem

sie eigene Algorithmen (Software-Applikation) verwenden. Damit können sie dem Fahrzeughalter Dienstleistungen wie Ferndiagnose und -wartung anbieten.

In seiner neuen Rolle als Dienstleister tritt der Fahrzeughersteller in den direkten Wettbewerb mit Kfz-Betrieben. Da er die volle Kontrolle über das Telematik-System hat, bestimmt er alleine, welche Applikationen installiert werden. Um das digitale Serviceangebot zu erweitern, wird das Telematik-System im Kraftfahrzeug mit einem externen Server verbunden. Dieses als „Extended Vehicle“ bezeichnete Konzept hat einen entscheidenden Nachteil für Dritte: Sie erhalten keinen direkten Zugang zu den fahrzeuggenerierten Daten. Dies gilt vor allem auch für den Zugang zu Funktionen und Ressourcen. Eine unmittelbare Kommunikation mit dem Halter des Fahrzeugs über das zentrale Informationsdisplay des Kraftfahrzeugs ist für Dritte ebenfalls nicht gegeben.

Deshalb verfolgt der ZDK einen anderen Ansatz: Eine im Kraftfahrzeug implementierte technische Einheit (standardisiertes Telematik-System) sowie ein europaweit standardisierter Prozess zur Anerkennung und Autorisierung von Marktbeteiligten samt aller entwickelten Serviceleistungen soll die technische, prozessuale und organisatorische Basis zur Schaffung eines gleichberechtigten digitalen Binnenmarkts bilden. Für den Erfolg dieses Ansatzes ist eine interoperable, standardisierte, sichere und offene Telematik-Plattform entscheidend.

Interview mit Stefan Vorbeck, ZDK-Vorstandsmitglied

„Auch wir können nach Herstellervorgaben arbeiten“

Die Zahl der freien Werkstätten hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Um die Herausforderungen der Zukunft zu gestalten, erhalten die mehr als 21 000 Betriebe kräftige Unterstützung vom Verband.

Herr Vorbeck, deutlich mehr als die Hälfte der Kfz-Betriebe in Deutschland sind freie Werkstätten. Wie entwickelt sich die Branche?

■ **Stefan Vorbeck:** In den kommenden Jahren nimmt der Wettbewerb weiter zu. Je mehr Fabrikate ihre Händlerverträge kündigen und ihre Netze verkleinern, desto mehr Betriebe wollen sich als freie Dienstleister etablieren. Entsprechend steigt der Druck.

Wie können Werkstätten dem begegnen?

■ Jeder freie Betrieb muss regelmäßig sein Unternehmen analysieren, die Kennzahlen prüfen und so aufstellen, dass es sowohl analog als auch digital zukunftsfähig ist. Etablierte Betriebe sollten ihre persönliche Kundenbindung intensivieren und ausbauen.

Welche Vorteile hat eine freie Werkstatt beim zunehmenden Wettbewerb am Markt?

■ Niemand schreibt uns vor, wie wir zu arbeiten haben oder wie viel Geld wir wofür ausgeben müssen. Diese Chance gilt es zu nutzen. Jeder freie Dienstleister hält mit seiner eigenen Kreativität, Arbeitsleistung und persönlichen Ausstrahlung den Erfolg selbst in den Händen. Das ist ein Riesenvorteil.

Was macht Werkstätten derzeit am meisten zu schaffen?

■ Das größte Problem für freie und marken-gebundene Betriebe ist es, qualifizierte Dienstleister und Mitarbeiter zu finden, die sowohl digitale als auch analoge Arbeitsprozesse verstehen und weiterentwickeln. Mit anderen Worten: Ich brauche einen Kfz-Mechatroniker, der die neue Technik versteht, aber auch offen und freundlich auf Kunden zugeht.

Vor welchen weiteren Herausforderungen steht die Branche?

■ Da gibt es verschiedene: Neben dem gesteuerten Werkstattgeschäft nehmen auch die Preistransparenz und der damit verbundene Margen-Druck zu. Zudem müssen wir klarstellen, dass die von uns erhobenen Fahrzeug- und Kundendaten auch bei uns bleiben.

Welche Unterstützung erhalten die Betriebe vom Verband?

■ Eines der wichtigsten technischen Projekte vom Verband ist der EuroDFT. Damit kann jeder freie Dienstleister von jedem Hersteller alle nötigen Fahrzeugdaten bekommen, die er zur Reparatur eines Fahrzeugs benötigt.

Die Vorteile dieses Geräts haben bislang zu wenig freie Werkstätten erkannt. Ich kann nur empfehlen, sich damit auseinanderzusetzen. Es gilt allerdings nicht nur zu fragen: Wo hilft der Verband?

Sondern?

■ Jeder sollte überlegen, wie er selbst die Verbandsarbeit unterstützen kann. Wir sind viele, das sollten wir auch nach außen zeigen. Schließlich gilt: Nur gemeinsam sind wir stark. Verbandsarbeit funktioniert nicht von oben nach unten, sondern nur von unten nach oben. Ich freue mich über jede Anregung.





Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Diesel, Dialog, Digitalisierung

Die Diesel-Krise und ihre Auswirkungen auf das Kfz-Gewerbe stehen ganz aktuell im Zentrum der Medienarbeit des ZDK. Die Stellungnahmen des Verbandes erfahren hohe Aufmerksamkeit in Zeitungen, TV und Radio. Auch andere Themen stehen im Fokus: Dazu gehören das Glasgeschäft, der Licht-Test, die Nachwuchssuche und die mobile Kommunikation.

Wiederholt hat der Verband die Forderung an die Politik nach einer Nachrüstverordnung für ältere Dieselfahrzeuge bekräftigt. Fahrverbote verhindern und nicht verwalten: Das ist die deutliche Antwort des ZDK auf die immer wieder aufflammende Diskussion um blaue Plaketten. Von n-tv bis ZDF-heute-Journal und WISO – in mehr als 70 Hörfunk- und TV-Meldungen ist die Verbands-

organisation zu den Auswirkungen der Diesellaffäre zu Wort gekommen. Ob Handelsblatt, Frankfurter Allgemeine Zeitung oder Auto Bild – alle namhaften Zeitungen und Zeitschriften, aber auch regionale Medien, haben die Position des ZDK aufgegriffen.

Zahlen und Fakten haben die Argumente der Branche untermauert. So

hat die Blitzumfrage des ZDK im März 2018 für Schlagzeilen gesorgt. Die Hälfte der befragten Autohändler gab an, bis zu 50 Prozent Wertminderung in Kauf nehmen zu müssen, um Euro-5-Diesel noch verkaufen zu können. Um die Euro-5-Diesel im Wert zu stabilisieren, forderten 43 Prozent der Markenhändler eine Hardware-Nachrüstung dieser Fahrzeuge.



Beim 10. Automobildialog: Staatssekretär Steffen Bilger (m.) mit Dr. Axel Koblitz (l.) und Dr. Christoph Konrad (beide ZDK).

Eine sachliche, ideologiefreie Diskussion prägte auch den 10. Berliner Automobildialog zur Zukunft des Verbrennungsmotors im März 2018. Ein Fragen-und-Antworten-Katalog zu „Fahrverbotsurteil und Dieselpolitik“ als Grundlage für Presseanfragen finden Landesverbände, Innungen und auch Mitgliedsbetriebe online im ZDK-Pressesprecher-Service www.kfzgewerbe.de.

Geschäftsmodelle und Digitalisierung

Das Thema Digitalisierung ist unverändert sehr präsent. Mit dem Schwerpunktthema „Neue Geschäftsmodelle für das Kfz-Gewerbe im Zuge der Digitalisierung“ befasste sich der ZDK-Vorstand auf seiner Klausurtagung Mitte Februar in Hamburg.

Diskussionsgrundlage waren zwei Vorträge externer Experten. So stellte Sebastian Küchler von McKinsey & Company eine Analyse der Auswirkungen von Digitalisierung und Vernetzung auf die Automobilwirtschaft bis zum Jahr 2030 vor. Anregungen, die Zukunft des Kfz-Gewerbes neu

zu denken, gab der österreichische Wirtschaftswissenschaftler Prof. Dr. Fredmund Malik anhand eines selbst entwickelten Denkmodells.

Auf einstimmigen Beschluss des ZDK-Vorstands soll diese Arbeit weiter vertieft werden mit dem Ziel, die Bedingungen für Autohäuser und Kfz-Betriebe vor dem Hintergrund der disruptiven Veränderungen in der Branche zu verbessern.

Hersteller, Handel, Hader

Neue Händlerverträge brachten auch den ZDK auf den Plan. In seiner Antrittsrede zur zweiten Amts-

zeit auf der ZDK-Mitgliederversammlung Mitte Juni 2017 in Montabaur erklärte ZDK-Präsident Jürgen Karpinski: „Unabhängig vom Hersteller oder Importeur hat hier ohne Wenn

und Aber zu gelten: Händlerverträge müssen eine berechenbare und planbare Grundlage für unternehmerische Entscheidungen sein und bleiben. Und Fabrikathändler haben Anspruch auf Amortisation von Investitionen, die sie auf Druck der

„Für uns steht ganz klar im Fokus: Wir wollen Fahrverbote durch Hardware-Nachrüstung verhindern.“

Jürgen Karpinski, ZDK-Präsident

Hersteller und Importeure getätigt haben.“

Mehrfach bezog Thomas Peckruhn, ZDK-Vizepräsident und Sprecher der Fabrikate, Stellung zum Gebaren der Hersteller. So kritisierte er im März 2018 nach der Kündigung der Verträge der Volkswagen-Partnerbetriebe durch den Hersteller die drohende VW-Flucht aus der Fläche.

Verband baut digitale Angebote aus

Zentralverband, Landesverbände und Innungen gehen auf dem Weg der Digitalisierung weiter voran. Nach der Überarbeitung stellt nun die Seite www.kfzgewerbe.de des ZDK eine Plattform für Mitglieder, Presse und Politik dar. Relevante politische Informationen sind prominent und länger auf der Startseite platziert. Der Bereich „Verband/Wir

Der Verband geht den Weg der Digitalisierung weiter voran.

über uns“ wurde um die Rubriken Verbandsarbeit, Argumente & Positionen und Publikationen ergänzt und inhaltlich ausgebaut.

Die Websites der Landesverbände und der angeschlossenen Innungen hingegen richten künftig ihren Fokus noch stärker auf die Interessen der Mitgliedsbetriebe. Auf den Internetseiten soll so ein schnelles und einfaches Auffinden von relevanten und wichtigen Informationen gewährleistet sein.

Für 2018 heißt es, das Internetangebot noch moderner und attraktiver zu gestalten. Das Design soll dem Zeitgeist entsprechen und die Nutzung auf mobilen Geräten unterstützen. Die Informationsarchitektur wird in einem weiteren Schritt noch mehr an die Bedürfnisse der Nutzer angepasst.

Nach einem optischen und auch inhaltlichen Relaunch von www.kfz-schiedsstellen.de und www.licht-test.de im Jahr 2017 bekommt in diesem Jahr die Seite www.kfzgewerbe-oldtimer.de einen neuen Anstrich.

Plattform für Zusammenarbeit

Das neue Intranet wird dieses Jahr online gehen. Die moderne Kommunikationsplattform verbindet digital die Mitarbeiter des ZDK, der Landesverbände und Innungen. Es bietet aktuelle Informationen und die Möglichkeit des Austauschs.

Neben Nachrichten, Rundschreiben und Terminen gibt es ein sogenanntes Gremien-Modul. Hier können sich Mitglieder von Ausschüssen und Arbeitskreisen zwischen zwei Sitzungen austauschen, neue Termine vereinbaren und Dokumente veröffentlichen. Ein Download-Center bietet auf einen Klick alle aktuellen Dokumente.

Immer aktuell mit „kfz.innung“

Mit neuen Funktionen ist die App „kfz.innung“ für Mitgliedsbetriebe noch komfortabler geworden. Wichtige Informationen können von den Redakteuren per „Push-Funktion“ direkt auf die Sperrbildschirme der Smartpho-



Minister Alexander Dobrindt präsentiert die Licht-Test-Plakette 2017 mit ZDK-Präsident Jürgen Karpinski (r.) und Vorstand Hans Medele (l.).

nes gesendet werden. Wer Inhalte mit anderen teilen möchte, kann die „Share-Funktion“ nutzen. Der ausgewählte Text wird über diesen Weg in den E-Mail-Account versendet.

Betriebe in Hessen und Baden-Württemberg erhalten demnächst aktuelle Branchennachrichten auf ihre Smartphones. Weitere Innungen und Landesverbände wollen künftig auch ihre Betriebe mobil auf dem Laufenden halten.

Technisch gesehen ist kfz.innung eine App für alle Mitgliedsbetriebe. Lediglich über die Zugangsdaten des Internetauftritts können sich die Betriebe der teilnehmenden Innungen mobil einloggen und erhalten so ihre Nachrichten. Die App steht Nutzern von iOS- und Android-Geräten zur Verfügung.

Serviceaktionen im Fokus

Die Verbandsorganisation setzt weiterhin auf die bewährte Idee der „Aktionsmonate“. Eine feste Institution ist der Aktionsmonat Oktober: Seit nunmehr 62 Jahren sorgen Autohäuser und Werkstätten beim Licht-Test für mehr Sicherheit auf den Straßen. Seit 2015 steht der Akti-

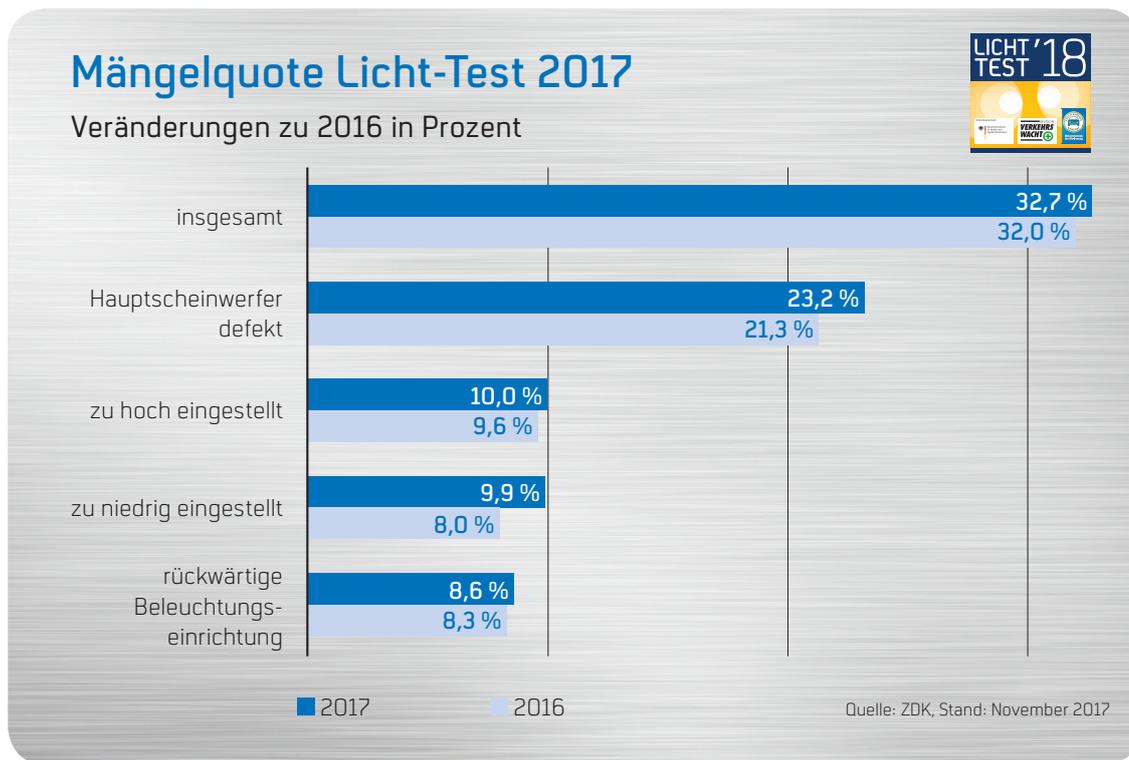
onsmonat Mai für das Autoglasgeschäft, und im dritten Jahr richtet der April den Fokus auf die Fahrzeugaufbereitung.

Lebendig, digital, dialogisch

Der Licht-Test bleibt die wichtigste Aktion der Branche. Sie vereint Verkehrssicherheitsaktion, PR-Kampagne und Kundenkontaktprogramm. ZDK, Landesverbände und Innungen aktualisieren derzeit sorgsam die größte Sicherheitsaktion auf Deutschlands Straßen.

Wie kann der Licht-Test 2018 neue Zielgruppen aktivieren? Kommunikation verändert sich. Insbesondere junge Autofahrer müssen heute wirksam und nachhaltig digital angesprochen werden. Für den Licht-Test bieten neue digitale Kontaktpunkte vielversprechende Chancen für lebendige und dialogorientierte Ansprache und neue Aufmerksamkeit.

Um auch in Zukunft breite Bevölkerungsschichten für die Teilnahme am Licht-Test zu begeistern, muss sich die Kommunikation weiterentwickeln. Ein nachhaltiges Programm über mehrere Jahre startet mit dem Licht-Test 2018: Neue digitale Infor-



Licht-Test 2017: Mängelquote Pkw

mationsangebote ergänzen lebendig die bestehende Öffentlichkeitsarbeit. Zeitgemäßer digitaler Inhalt soll künftig noch mehr junge Autofahrer erreichen.

Neu zum Licht-Test 2018 ist ein Profil auf Instagram, ergänzt um Instagram-Live-Stories und Reichweitenaktionen wie Hashtag-, Gewinnspiel- oder Influencer-Aktionen. Für die Online-Kommunikation wird eine grafische Video-Clip-Serie in drei Teilen entstehen, ergänzend auch zur Einbindung in Live-Formate.

Die Auswahl der neuen Maßnahmen ist stets inhaltsorientiert und ausgerichtet auf neue digitale Reichweiten. Alle Inhalte werden modular aufgebaut, sodass sie auch von Kfz-Betrieben auf ihren Social-Media-Kanälen wie Facebook, Instagram und Co. genutzt werden können.

Aufgrund zunehmend komplexer Lichtsysteme gilt es, klar zu tren-

nen: Im Rahmen der Sicherheitsaktion sollen weiterhin die acht Punkte der Beleuchtung kostenlos geprüft werden: Funktionieren Nebel-, Such- und andere erlaubte Zusatzscheinwerfer, Fern- und Abblendlicht, Begrenzungs- und Parkleuchten, Bremslichter, Schlusslichter, Warnblinkanlage, Fahrtrichtungsanzeiger und Nebelschlussleuchte?

Mehr jedoch nicht. Aufwändige Einstellarbeiten sind kostenpflichtig. Komplexere Lichtsysteme wie Fernlichtassistenten und Co. sind elektronische Fahrerassistenzsysteme und fallen nicht in den kostenfreien Licht-Test. Dies gilt es sowohl den teilnehmenden Betrieben als auch den Autofahrern zu vermitteln. Betriebe erhalten Argumentationshilfen für Kundengespräche.

Mai ist Autoglas-Monat

Im „Autoglas-Monat Mai“ sorgen Pressemeldungen, Radiospots, Groß-

flächenplakate etc. dafür, dass die Themen Autoglasreparatur und Scheibentausch bundesweit wahrgenommen werden. Ein Erklär-Video auf YouTube erläutert, was hinter einem Glasschaden steckt und wie er günstig und schnell behoben werden kann. Landesverbände, Innungen und Mitgliedsbetriebe können das Video in ihre eigene Internetseite einbinden und anderweitig verwenden. Das Ziel der Aktion ist es, das



zum Teil abgewanderte Glasgeschäft wieder in die Meisterbetriebe zurück-zuholen.

Parallel läuft das Projekt „Autoglas-Partner“, initiiert vom Landesverband Schleswig-Holstein. Mittlerweile gibt es in elf Bundesländern (Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, und Schleswig-Holstein) rund 600 Partnerbetriebe.

Sowohl für das Thema Glasreparatur im Allgemeinen als auch für das Projekt „Autoglas-Partner“ bietet der www.Kfz-Meister-Shop.de Werbematerial von Scheibenpflastern über Plakate, Spannbanner bis hin zu editierbaren Anzeigenvorlagen.

April für Fahrzeugaufbereitung

Mit einer PR-Aktion im Aktionsmonat April hat der Verband das Thema „Professionelle Fahrzeugaufbereitung/Smart Repair“ platziert. Die Kampagne läuft gemeinsam mit dem Bundesverband Fahrzeugauf-



Beim 24h-Rennen 2018 auf dem Nürburgring klebte Nikolai Rölle (2.v.l.), Bundessieger 2017 im Leistungswettbewerb, den Schriftzug „www.autoberufe.de“ auf einen Rennwagen. Mit im Bild (v.l.): Stephan Lenz (Fuchs), Rennfahrer Stephan Köhler und Thomas Peckruhn (ZDK).

bereitung (BFA). Mit der Aktion wollen die Bundesverbände sowohl auf ihre Mitgliedsbetriebe und sich aufmerksam machen als auch Endverbraucher für das Thema sensibilisieren.

Richtiges Profil – Sicher ans Ziel!

Im Herbst läuft die Winterreifen-Kampagne des ZDK. Ziel ist es, die Betriebe mit Werbematerial sowie mit PR-Aktivitäten beim Winterreifen-Geschäft zu unterstützen. Begleitet wird die Winterreifen-Aktion mit redaktionellen Beiträgen, die bundesweit in Printmedien erscheinen. Im Kfz-Meister-Shop sind verschiedene Werbemittel erhältlich.

Ein wichtiges Element ist die Verlosung von Michelin-Winterreifen in Kooperation mit privaten Hörfunksendern. Zu diesem Zweck nimmt der Verband ab Ende September mit zahlreichen Hörfunksendern direkten Kontakt auf, um das Gewinnspiel dort zu platzieren. Landesverbände und Innungen können die Hörfunk-Aktion mit einem Sender in ihrem Landesverbands- oder Innungsbereich direkt umsetzen.

CarCamp für digitale Kommunikation

Zahlreiche Veranstaltungen stehen 2018 im Kalender. Dazu gehören die PR-Workshops zum Thema „TV-Trai-



Das ZDK-CarCamp 2017 in Mannheim regte zum Austausch über digitale Entwicklungen im Autogeschäft an.



Die höchste Auszeichnung für ehrenamtliche Medienarbeit im Kfz-Gewerbe ging 2017 an Dieter Niber. Der Pressesprecher aus Niedersachsen erhielt den Ehrenkalligraphen für sein Lebenswerk in der Kfz-Innung Uelzen.

Dieter Niber gewinnt Ehrenkalligraphen

Die höchste Auszeichnung für ehrenamtliche Medienarbeit im Deutschen Kfz-Gewerbe ging 2017 an Dieter Niber. Der Pressesprecher aus Niedersachsen erhielt den Ehrenkalligraphen für sein Lebenswerk in der Kfz-Innung Uelzen. Auf dem Siegereck für Projektarbeit landete Hansjörg Russ (Nürtingen-

ning für Pressesprecher“ und das CarCamp für digitale Kommunikation am 21. September.

Beim CarCamp treffen sich 2018 bereits zum siebten Mal Vertreter aus Autohäusern und Werkstätten in Mannheim zum Erfahrungsaustausch. Interessierte können sich schon heute unter www.carcamp.de für die Konferenz im BarCamp-Format anmelden.

Kirchheim unter Teck) ganz oben, gefolgt von Andreas Jokisch (Gera) und Heidi Baier (Worms). ZDK-Präsident Jürgen Karpinski und ZDK-Vorstand Arne Joswig überreichten die Awards gemeinsam mit Fuchs-Vertriebsleiter Dirk Nusselt während der ZDK-Bundestagung am 17. Oktober in Berlin.

Sozial engagiert und ausgezeichnet

Jan-Nicklas Banning räumte den deutschen „Athena Preis 2017“ ab. Der Award würdigt soziales Engagement und Zivilcourage von Auszubildenden. Der angehende Kfz-Mechatroniker aus dem Autohaus Kühl in Gifhorn (Niedersachsen) unterstützt seit seinem neunten Lebensjahr das Technische Hilfswerk. In der Bergungstruppe Gifhorn engagiert er sich für Katastrophenschutz. Das ehrenamtliche Multitalent ist zudem für die Deutsche Lebens-Rettungs-



Die Kalligraphen-Gewinner 2017: Hansjörg Russ (2.v.l.), Heidi Baier und Andreas Jokisch (3.v.r.). Es gratulieren: ZDK-Präsident Jürgen Karpinski (2.v.r.), Dirk Nusselt (Fuchs Schmierstoffe) (r.) und Vorstandsmitglied Arne Joswig (l.).

Moderator Peter Filzmaier, ZDK-Präsident Jürgen Karpinski und der österreichische Bundesinnungsmeister Friedrich Nagl gratulieren den Preisträgern Jan-Nicklas Banning und Mario Wohlmuther sowie den Ausbildern Günther Schramm und Michael Neuburger (v. r.).



Gesellschaft unterwegs und übernimmt zu alledem die Kinderbetreuung des Mehrgenerationenhauses „Omnibus“ in Gifhorn.

Die Bundesinnung Fahrzeugtechnik in Österreich hat den „Athena Preis“

2014 ins Leben gerufen. Der ZDK und die Initiative „AutoBerufe – Mach Deinen Weg!“ haben sich 2016 diesem Projekt angeschlossen. Beide Verbände nutzten gemeinsam den „Auto & Wirtschaft“-Tag 2017, um ihren Preisträger auszuzeichnen. Die

Aktion wird unterstützt von Fuchs Schmierstoffe, Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (BDK) und Nürnberger/Garanta-Versicherung. Medienpartner ist der Würzburger Vogel-Verlag mit den Fachmedien „Autofachmann/Autokaufmann“.



FUCHS SCHMIERSTOFFE GMBH

Stefan Knapp
Vorsitzender der Geschäftsführung

Gemeinsam in die Zukunft

Nichts bleibt wie es war – Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung stellen einen gewaltigen Umbruch für die Automobilbranche dar. Wir bei FUCHS gestalten unsere Zukunft gerne gemeinsam mit dem Deutschen Kraftfahrzeuggewerbe. Denn zu glauben, dass in Zukunft keine Schmierstoffe und auch kein Service mehr erforderlich wären, springt deutlich zu kurz. Was wir heute schon erkennen sind – vor allem bedingt durch weitere erforderliche Emissionsreduzierung der Fahrzeuge durch die Hersteller – deutlich steigende An-

forderungen bezüglich Schmierstoffauswahl, Zustandsüberwachung und Service. Digitalisierung wird uns helfen, diese zu erfüllen. Die Elektrifizierung spielt dabei ebenfalls eine große Rolle. Wir erwarten in der nächsten Dekade einen Durchbruch mit vielen Hybridkonzepten und etlichen rein batterieelektrischen Fahrzeugen. Die wachsende Komplexität und Vielfalt der Antriebe stellt uns genauso vor Herausforderungen wie die Betriebe des ZDK und letztlich auch den Fahrzeugkunden. Hierbei vertrauen wir auf die bewährte Zusammenarbeit mit dem Kraftfahrzeuggewerbe.

Die ZDK-Geschäftsstelle Geschäftsführer und Referenten

Haupt- geschäfts- führung (Abt. 1)		Dr. Axel Koblitz Haupt- geschäfts- führer	Referentin Manuela Liehr	Recht, Steuern, Tarife (Abt. 2)		Ulrich Dilchert Geschäfts- führer	Referenten Dietrich Asche, Patrick Kaiser, Stefan Laing, Marion Nikolic
				Technik, Sicherheit, Umwelt (Abt. 3)		Dr. Neofitos Arathymos Geschäfts- führer	Referenten Michael Breuer, Hans-Walter Kaumanns, Marc Limburg, Dominik Lutter, Marco Siega, Werner Steber
				Hauptstadt- büro (Abt. 4)		Dr. Christoph Konrad Geschäfts- führer	Referent Alex Jan Erdmann
				Finanzen und Verwaltung (Abt. 5)		Matthias Kenter Geschäfts- führer	
				Betriebs-, Volkswirt- schaft und Fabrikate (Abt. 6)		Antje Woltermann Geschäfts- führerin	Referenten Sven Gustafson, Niklas Hostnik, Ellen Schmidt, Marc VoB, Marcus Weller
				Presse- und Öffentlich- keitsarbeit (Abt. 7)		Ulrich Köster Geschäfts- führer	Referenten Ulrike Seidenstücker, Claudia Weiler
				Berufs- bildung (Abt. 8)		Birgit Behrens Geschäfts- führerin	Referenten Claudia Kefferpütz, Joachim Syha, Andrea Zeus

Ausgabe 2018

Zahlen & Fakten 2017

Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn

Mohrenstr. 20/21
10117 Berlin

Rue J. de Lalaing 4
1040 Brüssel

www.kfzgewerbe.de

Fotos: H. Almonat, AutoBerufe/Matthias Leitzke, BDK, BFC,
DAT, Fotolia.com (moofushi, peshkova, Zerbor), FUCHS
Schmierstoffe, istockphoto.com (deepblue4you, martin-dm,
nadla), NÜRNBERGER Versicherung, ProMotor, TAK, J. Untch/
VBM, T. Volz, F. Wachendörfer, ZDH/Sarah Staiger, H. Zietz

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

