DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen

April – Es geht wieder los!

©Pixabay/AndrzejRembowski

INNUNG-AKTUELL

April 2025

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation	Seite	4-6
Handel	Seite	6-7
Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen	Seite	8-10
Handwerk / Technik / Umweltschutz	Seite	10-11
Berufsbildung / Weiterbildung	Seite	11
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit / Digitalisierung	Seite	12
Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile	Seite	12

Impressum

Herausgeber:
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Innung Heilbronn-Öhringen

Geschäftsstelle:
Kreuzenstraße 98, 74076 Heilbronn
Telefon: 0 71 31 / 16 43 98
Telefax: 0 71 31 / 17 18 91

Obermeister Kfz-Innung:
Thomas Meier

Redaktion:
Silke Meier, Angela Arlt

Konzeption & Gestaltung:
Woche Verlag GmbH, Edisonstraße 14, 68309 Mannheim
Tel.: 06 21 / 3 90 85 38, Mobil: 01 79 / 222 999 5

Erscheinungsweise 1x monatlich.

Titelseite

Bevor es mit dem Oldtimer nach den Wintermonaten wieder auf Tour geht, sollte das Fahrzeug eine gründliche Inspektion bekommen

Was haben Wohnmobilisten, Motorrad-, Cabrio- und Oldtimerfahrer gemeinsam? Das lange Warten auf die neue Saison. Damit der Start gelingt, sollte das jeweilige Fahrzeug vorher aber eine gründliche Inspektion bekommen. Sicher, es gibt ein paar Unentwegte, aber das Gros stellt sein Freizeit-Fahrzeug während der Frost- und Streuperiode doch lieber an einem geschützten Ort ab. Doch um es wieder in Betrieb zu nehmen, sind zuvor ein paar Vorkehrungen nötig.

1. Batterie: Sie hat den Winter hoffentlich gut geladen an einem kühlen Ort verbracht. Wenn nicht, ist es jetzt höchste Zeit zum Aufladen, sonst wird der Motor nicht starten. Beim Einbau auf die Polung achten und immer zuerst den Pluspol auflegen und festziehen, dann erst den Minuspol. Sonst droht Kurzschlussgefahr.
2. Betriebsstoffe: Öl- und Kühlwasserstände prüfen. Normalerweise sollten sich diese während der Winterpause nicht verändern, aber manchmal knabbern bösartige Nagetiere die Schläuche an. Thema Ölwechsel und Inspektion: Wurde der Schmierstoff erst kurz vor dem Winter erneuert, folgt der nächste Wechsel gemäß Herstellerempfehlung. Die Wartungsintervalle ändern sich aufgrund einer Winterpause nicht, auch bei stehendem Fahrzeug altern die Betriebsstoffe und sollten regelmäßig in der Werkstatt erneuert werden.
3. Reifen: Den für die Standpause erhöhten Druck wieder auf das normale Maß entsprechend der Beladung reduzieren. Profiltiefe prüfen – reicht es noch für eine Saison. Gesetzlich vorgeschrieben sind mindestens 1,6 Millimeter, doch bereits bei vier Millimetern nehmen die Nässeeigenschaften erheblich ab. Und Motorradfahrer halten sich anfangs am besten ein wenig mit der Schräglage in Kurven zurück, ehe die Reifen sich wieder eingewalkt haben und volle Haftung bieten.
4. Bremsen: Je nach Luftfeuchtigkeit am Abstellort kann sich ein Rostfilm an Bremsscheiben und -trommeln gebildet haben. Der muss sich bei den ersten Bremsungen erst wieder abschleifen, dabei kann die Bremse auch ungleichmäßig ziehen und das Fahrzeug zur Seite ziehen. Also vorsichtig aufs Pedal steigen. Zieht die Bremse trotzdem nicht wie gewohnt, ist das ein Fall für die Profis in der Werkstatt, die sich die Bremsen auf dem Bremsenprüfstand anschauen.
5. Karosserie: Nachsehen, ob sich irgendwo Rost gebildet hat oder sich im Inneren Schimmel breitmacht. Sollte das Fahrzeug eingestaubt sein, die Scheiben vor dem Losfahren mit viel Wasser reinigen, um Blendung zu vermeiden.

Außerdem kann es nicht schaden, sich die HU-Plakette anzusehen und die Gültigkeit zu prüfen. Ist sie bereits abgelaufen oder kurz davor, am besten sofort mit der Werkstatt einen Termin für eine HU-Durchsicht samt anschließender Abnahme vereinbaren. Nicht, dass die Saison schon bei der nächsten Polizeikontrolle mit einem Fehlstart beginnt.

Innung

Ihr Mitgliedsvorteil: 10 % Rabatt

Weitere Informationen finden Sie unter: https://aviloo.com/aviloo-zdk.html

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

EU-Kommission stellt Clean Industrial Deal und Aktionsplan für bezahlbare Energie vor

Die EU-Kommission hat den Clean Industrial Deal (CID) sowie den Aktionsplan für bezahlbare Energie vorgestellt. Übergeordnetes Ziel dieser Pläne ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie zu stärken und gleichzeitig die Dekarbonisierung voranzutreiben.

Wichtige Kernforderungen des CID
sowie des Aktionsplans für bezahlbare Energie sind:

- Maßnahmen zur Senkung der Energiepreise, unter anderem durch eine Absenkung der Strombesteuerung und der Netzentgelte, eine verbesserte grenzüberschreitende Planung und Umsetzung von Netzinfrastrukturprojekten und einer vertieften Integration des europäischen Strommarktes.
- Unterstützung energieintensiver Industrien, unter anderem durch Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien in der öffentlichen Beschaffung, beschleunigte Genehmigungsverfahren für Unternehmen, die in die Dekarbonisierung investieren, sowie Klimaschutzverträge (Carbon Contracts for Difference, CCfDs).
- Stärkung der europäischen Clean-Tech-Industrie durch die Einführung von Steueranreizen in den Mitgliedstaaten.

Finanziert werden soll der CID durch die Einführung eines neuen EU-Beihilferahmens, die Einrichtung einer „Industrial Decarbonisation Bank", die auf ETS-Einnahmen zurückgreifen soll, sowie neue Finanzierungsinstrumente der Europäischen Investitionsbank (EIB). Aus Sicht unseres Dachverbands Unternehmer BW (UBW) ist der CID sowie der Aktionsplan für bezahlbare Energie insgesamt eher positiv zu bewerten, insbesondere mit Blick auf den Energiebinnenmarkt sowie die EU-weiten Auktionen für Klimaschutzverträge. Allerdings bleibt der CID vage bezüglich des Hochlaufs des europäischen Wasserstoffmarkts und der möglichen Fortführung des ETS1-Systems. Die Europäische Kommission kann mit Blick auf die hohen Energiekosten nur begrenzt Einfluss nehmen. Abhilfe schaffen können hier kurzfristig nur nationale Maßnahmen.

EU-Kommission stellt sog. „Omnibus-Paket" zur Bürokratieentlastung vor

Das Kraftfahrzeuggewerbe setzt sich auf nationaler und europäischer Ebene für den Bürokratieabbau ein und begrüßt das Omnibus-Paket der EU-Kommission ausdrücklich.

Erstmals seit vielen Jahren nimmt die Kommission das Thema gezielt in Angriff – ein überfälliger Schritt für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe. Mit dem sog. Omnibus-Paket beabsichtigt sie eine deutliche Vereinfachung der Berichtspflichten (Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie (CSRD), Sorgfaltspflichten aus der Lieferkettenrichtlinie (CSDDD), CBAM und EU-Taxonomie-Verordnung), mit denen Unternehmen die Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und soziale Verantwortung ihrer Geschäfte belegen müssen. Besonders wichtig bei der Ausgestaltung ist dabei, dass Nachweispflichten, insbesondere bei Nachhaltigkeitszielen in Lieferketten, künftig nicht mehr auf KMU abgewälzt werden. Hier muss dringend nachgebessert werden – etwa durch ein „Trusted Partner System", das kleinen und mittleren Unternehmen unnötige Bürokratie erspart.

Die wichtigsten Gesetzgebungsvorhaben, aus denen das Omnibus-I-Paket besteht, sind eine Richtlinie über Fristverlängerungen und eine Richtlinie über Änderungen zu Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie und Lieferkettensorgfaltspflichtenrichtlinie. Ein dritter Omnibus wird im zweiten Quartal 2025 folgen, in welchem voraussichtlich eine neue Unternehmenskategorie „small mid-caps" (250-500 Beschäftigte) eingeführt wird. Was liegt aktuell an Vorschlägen auf dem Tisch?

1. Fristverlängerungen:

Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie (CSRD):

- Die gestaffelte Einführung für betriebliche Umsetzung gilt erst ab 1. Januar 2028 für große Unternehmen, die derzeit nicht der NFRD (non-financial reporting directive) unterliegen, und ab 1. Januar 2029 für börsennotierte KMU sowie für kleine Kreditinstitute und für firmeneigene Versicherungsunternehmen.

Lieferkettenrichtlinie (CSDDD):

- Die mitgliedstaatliche Umsetzungsfrist soll um ein Jahr auf den 26. Juli 2027 verlängert werden.
- Die gestaffelte Einführung für Unternehmen wird angepasst und beginnt bei Unternehmen mit 3.000 Mitarbeitern und 900 Mio. Euro Jahresumsatz für das Geschäftsjahr ab dem 1. Januar 2029 und bei Unternehmen ab 1000 Mitarbeitern und 450 Mio. Euro Jahresumsatz für Geschäftsjahr ab dem 1. Januar 2030.

2. Änderungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattungsrichtlinie:

- Anwendungsbereich: Anhebung der Mitarbeiterschwellen berichtspflichtiger Unternehmen auf die der CSDDD (statt ab 250 nun ab 1000 Beschäftigte).
- Gleichzeitig müsste eines der unveränderten finanziellen Größenkriterien (Bilanzsumme > 25.000.000 Euro, Nettoumsatzsumme > 50.000.000 Euro) überschritten werden, um in den Anwendungsbereich der CSRD zu fallen. Für nicht-europäische Unternehmen wurde das Kriterium des Nettoumsatzes auf 450.000.000 Euro erhöht.
- Verschiebung der CSRD-Berichtspflichten für neu berichtspflichtige Unternehmen um zwei Jahre (bis 2028), um Zeit für weitergehende inhaltliche Überarbeitungen zu gewinnen.
- Nachhaltigkeitsinformation aus der Wertschöpfungskette: Unternehmen müssen keine Nachhaltigkeitsdaten von allen Firmen in ihrer Wertschöpfungskette einholen, sondern nur von denjenigen, die ebenfalls CSRD-berichtspflichtig sind.
- Nachhaltigkeitsberichterstattungsstandards: Die aktuellen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS, delegierter Rechtsakt) sollen aktualisiert und vereinfacht werden, um die Anzahl der erforderlichen Datenpunkte zu reduzieren, unklare Begriffe zu präzisieren und die Konsistenz hinsichtlich verwandter EU-Initiativen zu verbessern.

Fortsetzung nächste Seite

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Fortsetzung von Seite 4

Diese Anpassungen sollen spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten der Richtlinie erfolgen.

- Ein freiwilliger Standard für kleine und mittlere Unternehmen (VSME) soll kommen. Dadurch wird es den CSRD-berichtspflichtigen Unternehmen untersagt, von Unternehmen in ihrer Wertschöpfungskette, die nicht der CSRD-Berichtspflicht unterliegen, Informationen zu verlangen, die über die im freiwilligen VSME-Standard festgelegten Daten hinausgehen.
- Verpflichtende sektorspezifische Standards sind nicht mehr vorgesehen.

Bewertung:

Die vorgeschlagenen Änderungen schaffen Rechtsicherheit und reduzieren den Verwaltungs- und Berichtsaufwand erheblich. Die Eingrenzung der Nachhaltigkeitsberichterstattung auf berichtspflichtige Unternehmen würde insbesondere für den Mittelstand eine notwendige Entlastung darstellen.

Der Verzicht auf sektorspezifische Berichtsstandards sowie auf den Übergang zur hinreichenden Prüfsicherheit würde signifikante Kosten einsparen.

Allerdings reicht dies nicht aus: Die Kommission muss den bestehenden delegierten Rechtsakt zu den Berichtsstandards zurückziehen und einen neuen Rechtsakt mit angemessenen Standards verabschieden.

Für den Grad der faktischen Entlastung wird es maßgeblich auf die Ausgestaltung der Berichtsstandards ankommen.

3. Änderungen zur Lieferkettenrichtlinie:

- Harmonisierung (Art. 4 CSDDD): Der bisherige Harmonisierungsartikel wird erweitert und gilt nun für die Sorgfaltspflichtenerfüllung auf Gruppenebene (Art. 6), Identifizierung (Art. 8), Vorbeugung (Art. 10 Abs. 1-5) und Beendigung (Art. 11 Abs. 1-6) der potenziellen Risiken sowie auf das System zur Meldung und den Beschwerden (Art. 14). Die Mitgliedstaaten dürfen in diesen Bereichen nicht von den europäischen Vorschriften abweichen.
- Beschränkung auf direkte Vertragspartner und Schutz von kleineren Unternehmen: Die betroffenen Unternehmen sollen nur noch ihre eigenen Aktivitäten, die ihrer Tochtergesellschaften sowie ihrer direkten Vertragspartner überwachen. Dies gilt nicht, wenn „plausible Informationen" zu negativen Auswirkungen im Bereich der indirekten Vertragspartner vorliegen. Zusätzlich soll von Unternehmen, die Teil von Wertschöpfungsketten sind und weniger als 500 Mitarbeiter haben, nur noch eingeschränkt Informationen eingeholt werden können.
- Keine sofortige Verpflichtung zur Vertragsbeendigung mehr: Es besteht keine Pflicht mehr, die Vertragsbeziehungen aufzulösen, wenn tatsächliche und nicht vorzubeugende bzw. zu beendende Risiken vorliegen. Es soll dann jedoch keine Erneuerungen oder Erweiterungen der betroffenen Vertragsbeziehungen geben.
- Die Gruppe von Stakeholdern, die bei der Sorgfaltspflichtenerfüllung einbezogen werden soll, wird verkleinert. Es wird eine direkte Betroffenheit und legitime Vertretung vorausgesetzt. Dies führt dazu, dass künftig weniger Nichtregierungsorganisationen einbezogen werden müssen. Die Stakeholderbeteiligung bei der Beendigung von Vertragsbeziehungen wird gestrichen.
- Überwachung des eigenen Sorgfaltspflichtenplans: Die Aktualisierung der unternehmenseigenen Überwachungskriterien soll nun nur noch alle fünf Jahre statt jedes Jahr stattfinden.
- Klimaplan: Betroffene Unternehmen sind weiterhin verpflichtet, einen wirksamen Plan gegen den Klimawandel aufzustellen. Allerdings soll dieser Plan nun von vornherein auch Umsetzungsmaßnahmen beinhalten. Die bisherige weitergehende Vorgabe, den Plan auch effektiv umzusetzen, entfällt dafür.
- Sanktionen: Streichung der bisherige Mindestschwelle für die Maximalsanktion in Höhe von 5 Prozent des Jahresumsatzes.
- Zivilrechtliche Haftung: Die Mitgliedstaaten werden nicht mehr aufgefordert, einen Haftungstatbestand für die Verletzung von Sorgfaltspflichten und daraus entstandenen Schäden zu schaffen. Der Artikel 29 ist jedoch nicht in Gänze aufgehoben und hinterlässt damit für die Mitgliedstaaten noch Anreize für ein Haftungsregime.

Die Kommission bittet das Europäische Parlament und den Rat, den Richtlinienvorschlag über Fristverlängerungen in einem Schnellverfahren zu erlassen. Der Richtlinienvorschlag zu den materiellen Änderungen zu Nachhaltigkeitsberichterstattung und Lieferkettensorgfaltspflichten wird in einem regulären Gesetzgebungsverfahren angenommen, das vorrangig behandelt werden soll.

Die Änderungen zum delegierten Rechtsakt zu den Nachhaltigkeitsberichtsstandards (ESRS) will die Kommission schnellstmöglich, jedoch spätestens sechs Monate nach Annahme der Richtlinie über Fristverlängerungen vorlegen und erlassen – hierfür ist eine Zustimmung des Rates und des EP nicht erforderlich.

Gesamtbewertung:

Die Kommission hat ihre Ankündigungen zum Bürokratierückbau und Vereinfachung des EU-Rechtsrahmens in einem Teilbereich eingelöst. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit ins Zentrum gerückt. Die UBW haben in den vergangenen Monaten gemeinsam mit den Dach- und Schwesterverbänden viele Vorschläge für weitgehende Erleichterungen bei den bürokratischen Belastungen, gerade für den Mittelstand, gemacht. Der Omnibus-Vorschlag ist ein erster Schritt, unnötige Hürden aus dem Weg zu räumen. Das entlastet vor allem den Mittelstand und nicht zuletzt auch die Behörden.

Alle vier Rechtsakte werden nun das Legislativverfahren in den Europäischen Institutionen (EU-Parlament und Rat) durchlaufen. Während die Verschiebung der Berichtspflichten als eher unstrittig eingeschätzt wird und in ca. drei Monaten durch Rat und Parlament gehen könnte, werden zu den weiteren Vorschlägen weitaus längere Verhandlungen erwartet. Wir rufen den Rat der EU und das Europäische Parlament auf, das Paket ohne Umschweife und mit höchster Priorität zu beschließen.

Konkret für das Kfz-Gewerbe fordert der ZDK die Abschaffung der Pkw-Kennzeichnungspflicht. Eine verpflichtende Kennzeichnung in Autohäusern ist nicht mehr zeitgemäß. Stattdessen sollte die Novellierung der entsprechenden Verordnung eine freiwillige Kennzeichnung im Autohaus ermöglichen, während die Hersteller verpflichtet werden, die relevanten Angaben bereitzustellen. So kann sich unser Verkaufspersonal auf das Wesentliche konzentrieren: die beste Mobilitätslösung für jeden Kunden zu finden.

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg begrüßt angekündigten Bürokratieabbau durch die EU

©AdobeStock_Butch

Brüssel hat offensichtlich verstanden: Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut begrüßt aktuelle Ankündigungen der EU-Kommission zur Automobilindustrie, zum Grenzausgleichsmechanismus (CBAM) sowie zur Lieferkettenrichtlinie (CSDDD).
Die Europäische Kommission hat angekündigt, bereits in der kommenden Woche Vorschläge vorzulegen, wie den Automobilherstellern Strafzahlungen für das Verfehlen der 2025 verschärften CO_2-Flottengrenzwerte erspart bleiben können. Zusätzlich soll die mit der Revisionsklausel vorgesehene Überprüfung der Flottengrenzwerte um ein Jahr vorgezogen werden. „Beides erfüllt meine bisherigen Forderungen und werte ich als wichtige Signale, dass der Ankündigung die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft zu stärken nun auch schnelle und entschlossene Taten folgen", kommentierte die Ministerin.
„Eine hohe Entlastungswirkung erhoffe ich mir jetzt auch von der angekündigten Omnibusverordnung zu den ESG-Pflichten. Das wäre ein wichtiger Schritt, um der Zielsetzung, die kleinen und mittleren Unternehmen um 35 Prozent zu entlasten, entscheidend näher zu kommen," so die Ministerin. Gleiches gelte für die angekündigte Verschiebung des Inkrafttretens der Lieferkettenrichtlinie (CSDDD). „Es ist völlig richtig, die Übergangsfrist zum CSDDD bis 2028 auszudehnen. Diese Zeit muss nun genutzt werden, um die CSDDD deutlich zu entschlacken und für die betroffenen Unternehmen rechtssicher auszugestalten."

Handel

ZDK-Positionspapier:

Agentur im Kfz-Handel

Die Einführung von Agentursystemen im Neuwagenvertrieb bei Herstellern und Importeuren ist seit einigen Jahren ein Top-Thema. Zwar haben sich zwischenzeitlich eine Vielzahl der Fabrikate gegen die Einführung der Agentur entschieden, die Planung und Vorbereitung eingestellt oder diese zumindest auf unbestimmte Zeit verschoben, jedoch beschäftigt dieses Thema die Branche dennoch. Insbesondere, weil die Hersteller und Importeure mit der „unechten Agentur" im Wege des „Cherry Pickings" und in Abweichung von den klaren Vorgaben des europäischen Kartellrechts die Vorteile der „echten Agentur" (v.a. damit diejenigen des Direktvertriebs im Gegensatz zum Vertragshandel) unter Ausschluss der mit diesen einhergehenden Verpflichtungen und Nachteile genießen möchten.
Im Hinblick auf die Einführung der Agentur im markengebundenen Kfz-Handel hat die Fachgruppe Fabrikate im ZDK das im Anhang befindliche Positionspapier erstellt, um aufzuzeigen, welche Position konsequent vertreten wird.

Die Kernaussagen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Wenn die Einführung einer Agentur gewollt ist, muss es die „echte Agentur" sein.
- Der ZDK spricht sich gegen Mischsysteme i.S.v. Dual/Multi-Vertriebsmodellen aus, bei denen der Systemgeber in (direkten) Wettbewerb zum Vertriebspartner tritt.
- Der ZDK tritt ein für klare Verhältnisse und fair verteilte Verantwortlichkeiten in Vertriebssystemen sowie für eine angemessene Verteilung von Chancen und Risiken sowie Rechten und Pflichten.
- Der ZDK verwehrt sich gegen jede Form des „CherryPickings" und der Übervorteilung bei der - Im Rahmen der echten Agentur muss der Hersteller alle markt- und markenspezifischen Kosten des Agenten ersetzen, die durch den Vertrag verursacht werden. Die Kostenübernahme muss durch direkte und transparente Zahlungen an die Agenten erfolgen.
- Das Vertriebsmodell muss auch als Agentensystem auskömmlich und profitabel für die Vertriebspartner sein. Die Provisionshöhe muss ausreichende Renditen der Agenten ermöglichen.
- Zusatzaufgaben und Leistungen des Agenten neben der Vermittlungstätigkeit müssen angemessen und marktüblich vom Hersteller oder Importeur bezahlt werden.

Das Positionspapier kann über www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Handel

DAT-Barometer im Februar 2025

Schwerpunkt Rahmenbedingungen

Der Hochlauf der Elektromobilität entwickelt sich nach wie vor viel langsamer, als sich das die Politik erhofft hatte. E-Autos sind noch keine Selbstläufer, und ein Umstieg von über 40 Mio. privaten Pkw-Haltern auf einen rein batterieelektrischen Antrieb braucht Zeit. Das muss allen wirtschaftlichen und politischen Akteuren klar sein. Und das Wichtigste hierbei ist: Der Umstieg muss bezahlbar sein.

Seit dem Ende der staatlichen Förderprämien fehlen den Menschen aber offenbar die Anreize. Diejenigen, die sich ein E-Auto kauften, gaben im DAT-Report 2025 als Hauptgrund das Interesse an der Technik an. E-Mobilität ist also immer noch sehr weit weg vom Massenmarkt, das zeigen auch die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes in diesem DAT-Barometer. Immerhin hat aber jeder vierte Pkw-Halter bereits Erfahrung mit einem E-Auto gemacht. Und diese Gruppe urteilt insgesamt auch deutlich positiver über die Elektromobilität. Diese „E-Erfahrenen" würden viel eher ein E-Auto beim Kauf in Erwägung ziehen, und auch was die Attraktivität von BEV-Gebrauchtwagen betrifft, ist diese Teilgruppe deutlich aufgeschlossener als der Durchschnitt.

Apropos BEV-Gebrauchtwagen: Auffällig ist, dass sich zurzeit mehr Endverbraucher für ein gebrauchtes als für ein neues BEV entscheiden. Die Zahlen dieses DAT-Barometers zeigen das deutlich. 137.000 neue BEV und 173.000 gebrauchte BEV wurden letztes Jahr von Privatpersonen erworben. Die Anschaffungspreise spielen hier mit Sicherheit eine entscheidende Rolle, und die Technik der gebrauchten E-Autos von heute ist besser als die der gebrauchten Elektroautos von gestern. Aber unterm Strich brauchen die Menschen ihre individuelle Mobilität jeden Tag – egal mit welcher Antriebsart.

Gebrauchtwagenmarkt bleibt stark:

Das Jahr 2024 war ein gutes Gebrauchtwagenjahr. Mit +7,4 Prozent gegenüber 2023 zeigt sich, welch große Bedeutung dieser Markt für die Sicherstellung der Mobilität hierzulande hat. Die Neuzulassungen lagen dagegen leicht unter Vorjahr, besonders schwach war hier die private Nachfrage. Die gewerblichen Zulassungen konnten bei schlechter wirtschaftlicher Gesamtlage den Rückgang der privaten Nachfrage nicht kompensieren. Ausgeblieben ist zum Jahresende auch der erwartete Neuzulassungsschub von stärkeren Verbrennern, die ab 2025 die geltenden strengeren CO2-Richtlinien gefährden könnten. Der Januar 2025 ist bei den Neuzulassungen verhalten gestartet und bleibt hinter den Erwartungen zurück. Die Besitzumschreibungen lagen dagegen deutlich über dem Vorjahresmonat.

Mehr BEV-Gebrauchtwagen als private BEV-Neuwagen:

Die Endverbraucher haben im Jahr 2024 mehr gebrauchte als neue BEV erworben. In Zahlen waren dies aufs Gesamtjahr addiert 173.034 Besitzumschreibungen und 136.570 private Neuzulassungen. Bei den privaten BEV-Neuzulassungen ist auffällig, dass der Juni mit knapp 19.000 Einheiten deutlich über dem monatlichen Mittelwert von rund 11.000 BEV-Neuzulassungen lag. Verstärkte Rabattaktionen einzelner Hersteller, die bis zur Jahresmitte liefen, könnten eine Auswirkung gehabt haben. Generell ist aber der Juni auch ein starker Monat für den privaten Neuwagenmarkt. Entsprechend deutlich war dann auch der Rückgang in der zweiten Jahreshälfte, während sich der Gebrauchtwagenmarkt für BEV als robust mit über 16.000 Einheiten im Mittel halten konnte. Zum Start ins neue Jahr setzte der BEV-Gebrauchtwagenmarkt mit 16.636 Einheiten ein deutliches Zeichen, während nur 9.748 neue BEV von Privatpersonen erworben wurden.

Mehr PHEV-Gebrauchtwagen als private PHEV-Neuwagen:

Ähnlich wie bei den BEV haben die Endverbraucher im vergangenen Jahr auch mehr PHEV auf dem Gebrauchtwagenmarkt als auf dem Neuwagenmarkt erworben. Die PHEV-Gebrauchtwagen stellen mit 140.356 Einheiten eine nennenswerte Größe dar, während PHEV-Neuzulassungen (33.942 Einheiten) deutlich unter denen der BEV lagen. Kein Wunder, für einen PHEV-Neuwagen wurden im vergangenen Jahr laut DAT-Report über 55.000 Euro aufgerufen, während für einen BEV im Schnitt 46.000 Euro bezahlt wurde.

Zudem ist der Markt für gebrauchte PHEV und BEV aufgrund der zahlreichen Leasingrückläufer attraktiver geworden, denn aktuell gebrauchte PHEV und BEV sind technisch interessanter und deutlich weiter als noch die Gebrauchtwagen der vergangenen Jahre.

Pkw-Bestand fest in privaten Händen:

Die Zusammensetzung des Neuwagenmarktes mit seinem hohen gewerblichen Anteil (68 Prozent von 2,8 Mio. Einheiten) wird fälschlicherweise oft auf den Pkw-Bestand übertragen. Tatsächlich sind aber nur zwölf Prozent und damit nur knapp sechs Mio. Pkw im Bestand auf gewerbliche Halter zugelassen. Der größte Teil (88 Prozent) und damit nahezu jedes Auto auf Deutschlands Straßen gehört einem privaten Halter. Dieser Fakt ist vor allem vor dem Hintergrund der Transformation zur Elektromobilität sehr wichtig. Denn eine so große Menge an privaten Haltern auf Elektromobilität umzustellen, braucht seine Zeit. In Zahlen betrifft dies 43,5 Mio. Pkw, die auf private Halter zugelassen sind. Hiervon sind erst zwei Prozent oder knapp 946.000 rein batterieelektrische Pkw.

Eigenes Auto bleibt für Endverbraucher unverzichtbar:

Das Automobil ist für die Menschen in Deutschland weiterhin das wichtigste Transportmittel. Für 82 Prozent aller repräsentativ für den DAT-Report 2025 befragten Pkw-Halter ist es unverzichtbar, um die Mobilität im Alltag sicherzustellen. Dieser Wert ist im Vergleich zum Vorjahr nochmals leicht gestiegen. Gleichzeitig bleibt die kritische Sicht der Endverbraucher auf das Thema E-Mobilität ein zentrales Thema. 77 Prozent aller Pkw-Halter bestätigten, ihr aktuelles Fahrzeug länger halten zu wollen, um die weitere Entwicklung bei der E-Mobilität abzuwarten. In der weiteren Beurteilung der E-Mobilität und bei der Auslotung der Chancen für den Hochlauf bleibt die eigene Erfahrung mit BEV elementar wichtig: 26 Prozent und damit jeder vierte Pkw-Halter ist bisher bereits selbst ein E-Auto gefahren. Diese Gruppe der E-Erfahren zeigt insgesamt ein größeres Interesse an E-Mobilität und ist ihr gegenüber deutlich aufgeschlossener.

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

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Erste Regelungen der KI-Verordnung in Kraft getreten – was bedeutet das für Kfz-Betriebe?

Am 02.02.2025 sind die ersten Regelungen der KI-Verordnung (AI-Act) in Kraft getreten. Diese betreffen auch Kfz-Betriebe, die KI-Systeme einsetzen. Betriebe brauchen mangels einer Regelung in der Verordnung keine unmittelbaren Sanktionen zu befürchten, wenn sie Art. 4 der KI-Verordnung noch nicht umsetzen.

©AdobeStock_Jürgen Fälchle

- Art. 4 der KI-Verordnung fordert, dass Anbieter und Betreiber von KI-Systemen Maßnahmen ergreifen, um ein ausreichendes Niveau an KI-Kompetenzen bei ihren Beschäftigten sicherzustellen. Dies umfasst Fähigkeiten, Kenntnisse und das Verständnis, die es den Beschäftigten ermöglichen, KI-Systeme sachkundig einzusetzen und sich der Chancen und Risiken von KI bewusst zu sein.
- Entscheidet sich der Betrieb bei der Analyse von komplexen Daten moderner Fahrzeuge KI-Plattformen zu nutzen, welche OBD-Codedaten mit globalen Datenbanken verknüpfen, um genaue Diagnosen zu ermöglichen oder gar zu einer Nutzung von Augmented Reality (AR) für Reparaturen, d.h. Mechaniker können mithilfe einer AR-Brille Diagramme und Anweisungen direkt auf Fahrzeugkomponenten einblenden, so dass eine schnelle Identifizierung defekter Teile und eine Schritt-für-Schritt-Anleitung zur Durchführung von Reparaturen möglich ist, werden KI-Kompetenzen des Mitarbeiters, welche ihm einen besonnenen und stets kritischen Umgang mit dem ihn unterstützenden Hilfsmittel der KI vermitteln sollen, besonders relevant.
- Art. 4 wurde jedoch nicht als eine konkrete Verpflichtung, sondern vielmehr als ein Appell an die Arbeitgeber ausgestaltet. Ein Verstoß gegen diese Norm ist daher weder bußgeld- noch strafbewehrt.
- Wichtig: Das Unterlassen von Maßnahmen nach Art. 4 kann jedoch als eine Sorgfaltspflichtverletzung angesehen werden, welche im Falle eines eingetretenen Schadens möglicherweise eine Schadensersatzpflicht des Betriebes auslösen kann.

Beispiel:

Ein Reparaturbetrieb setzt ein KI-System zur automatisierten Diagnose von Fahrzeugproblemen ein. Das KI-System analysiert die Fahrzeugdaten und gibt eine Empfehlung für durchzuführende Reparaturen und Wartungsarbeiten ab. Der Reparaturbetrieb hat bisher jedoch keine Maßnahmen ergriffen, um sicherzustellen, dass die mit dem KI-System arbeitenden Mitarbeiter über notwendige KI-Kompetenzen verfügen, d.h. es wurden im Betrieb insbesondere keine Schulungen durchgeführt, keine Leitlinien bereitgestellt und keine Zertifizierungsprogramme angeboten.

Am Tag X stellt das KI-System eine falsche Diagnose. Der sich ausschließlich auf die Empfehlung des KI-Systems verlassende Mechaniker führt infolge der Empfehlung eine unnötige und teure Reparatur durch, welche das Problem des Kunden jedoch nicht löst. Der Kunde ist nicht verhandlungsbereit und klagt gegen den Reparaturbetrieb wegen der ihm unnötig entstandenen Kosten und der Verzögerung bei der Behebung des tatsächlich vorliegenden Problems.

Hinweis: Bei Eintritt eines solchen Falles ist eine Haftung des Reparaturbetriebs nicht auszuschließen.

Dem Betrieb könnte bei Eintritt eines solchen Falles gem. Art. 4 eine Sorgfaltspflichtverletzung vorgeworfen werden, welche die Grenzen einer leicht fahrlässigen Begehungsweise durch den Mechaniker überschreiten könnte. Eine solche vorgeworfene Sorgfaltspflichtverletzung könnte ihre Begründung in dem Umstand finden, dass der Betrieb keine Maßnahmen ergriffen hat, um ein ausreichendes Niveau an KI-Kompetenzen bei ihren Beschäftigten sicherzustellen, so dass diese sich der möglichen Risiken und Schäden bei einer KI-Nutzung bewusst sind.

Bei Vorliegen der Kenntnisse hätte der Mechaniker sich nicht blind auf die KI-Empfehlung verlassen, sondern eine eigene Prüfung auf Schlüssigkeit der KI-Empfehlung durchführen müssen. Dies wiederum hätte den Vorwurf einer Sorgfaltspflichtverletzung ausgeschlossen.

Es wird daher empfohlen, dass Kfz-Betriebe trotz der fehlenden Sanktionen in der Verordnung prüfen, ob dennoch erforderliche Maßnahmen zur Schulung und Weiterbildung ihrer Beschäftigten im Hinblick auf KI-Kompetenzen ergriffen werden sollten.

Solche Schulungsmaßnahmen können vom Betrieb z.B. wie folgt ausgestaltet werden:

- Angebot und Durchführung von internen Schulungen und Workshops, die von internen oder externen Experten (idealerweise regelmäßig) durchgeführt werden, um das Wissen und die Fähigkeiten der Mitarbeiter im Umgang mit KI-Systemen zu erweitern.
- Nutzung von Online-Kursen und E-Learning-Plattformen, die speziell auf KI-Kompetenzen ausgerichtet sind, um ein zeitlich flexibles und selbstgesteuertes Lernen zu ermöglichen.
- Teilnahme an anerkannten Zertifizierungsprogrammen, die den Beschäftigten fundierte Kenntnisse und praktische Fähigkeiten im Bereich KI vermitteln.
- Praxisorientiertes Lernen in Teams, d.h. Förderung des praxisorientierten Lernens durch die Zusammenarbeit in divers zusammengesetzten Teams, um den Austausch von Wissen und Erfahrungen zu erleichtern.
- Erstellung oder Nutzung von vorhandenen KI-Guidelines und Handbüchern, die als Referenzmaterial für den sachkundigen Einsatz von KI-Systemen dienen und dem Beschäftigten vom Betrieb bereitgestellt werden.

Fazit:

Die Umsetzung von Art. 4 der KI-Verordnung stellt für unsere Betriebe kei-

Fortsetzung nächste Seite

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Fortsetzung von Seite 8

ne unmittelbare Verpflichtung dar und ist nicht bußgeld- oder strafbewehrt. Betriebe, die KI-Systeme einsetzen, sollten jedoch die Bedeutung von Schulungsmaßnahmen für ihre Mitarbeiter nicht unterschätzen.
Trotz der fehlenden Sanktionen kann das Unterlassen solcher Maßnahmen als eine Sorgfaltspflichtverletzung gewertet werden, was im Schadensfall zu einer Schadensersatzpflicht führen könnte. Es ist daher empfehlenswert, seinen Beschäftigten proaktiv Schulungen und Weiterbildungsprogramme anzubieten, um ein ausreichendes Niveau an KI-Kompetenz sicherzustellen und Risiken bei der Anwendung von KI-System zu minimieren.

ZDH veröffentlicht aktualisiertes Merkblatt zum Nachweisgesetz

Das Nachweisgesetz verpflichtet Arbeitgeber, ihre Arbeitnehmer form- und fristgerecht über die wesentlichen Vertragsbedingungen des Beschäftigungsverhältnisses zu informieren. Bekanntlich sind mit der Anfang August 2022 in Kraft getretenen Novellierung des Nachweisgesetzes die dort geregelten Nachweispflichten deutlich ausgeweitet worden. Das dort damals geregelte strenge Schriftformerfordernis für die Nachweiserbringung, wurde von Anfang an nicht nur vom ZDK, sondern von allen Wirtschaftsverbänden stark kritisiert.
Erfreulicherweise lässt das „Vierte Bürokratieentlastungsgesetz (BEG IV)" vom gesetzlichen Normalfall des strikten Schriftformgebots seit 01.01.2025 zahlreiche Ausnahmen zu. Danach ist in vielen Wirtschaftszweigen (u.a. im Kfz-Gewerbe) auch die Textform (z.B. in Form einer E-Mail) als gesetzliche Möglichkeit der Nachweiserbringung erlaubt.
Aufgrund der zahlreichen im Jahr 2022 eingetretenen Änderungen im Nachweisgesetz hatte der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) damals ein Merkblatt veröffentlicht. Wegen der nun in Kraft getretenen Neuregelungen aus dem BEG IV hat der ZDH sein Merkblatt „Praxis-Arbeitsrecht – Überblick über das Nachweisgesetz" aktualisiert und neu veröffentlicht.
Sowohl in einer Langversion als auch in einer Kurzübersicht des Merkblatts gibt der ZDH einerseits eine ausführliche Information über das Nachweisgesetz und anderseits den Betrieben eine erste Orientierung über die wesentlichen Aspekte des Nachweisgesetzes. Schließlich gibt noch eine Handlungshilfe in Kurzform darüber Auskunft, welche wesentlichen Arbeitsbedingungen Arbeitgeber nach dem Nachweisgesetz zu beachten haben. Alle drei Merkblätter können auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Möglicherweise nicht ordnungsgemäße Arbeitsunfähigkeitsbescheinigungen – medicare.au.de

Die Plattform medicare-au.de bietet eine „AU ohne Arztgespräch" an. Dabei werden im Anschluss an ein Click-through-Verfahren zur „Anamnese" AU-Bescheinigungen ausgestellt. Eine solche AU entspricht grundsätzlich nicht deutschem Recht, nach dem ein Arzt-Patienten-Kontakt erforderlich ist und kann deshalb auch keinen Entgeltfortzahlungsanspruch eines Arbeitnehmers auslösen.
Auffallend ist, dass diese AU-Bescheinigungen optisch an den früheren „gelben Schein" erinnern, aber auch bei gesetzlich Versicherten die Angabe „Privatarzt" enthalten und nicht als eAU ausgestellt werden. Im Übrigen ist auf der Bescheinigung selbst nicht ersichtlich, dass diese über medicare-au.de erworben wurde. Folgender für die genannte Webseite tätige ausstellende mutmaßliche Arzt ist namentlich bekannt: Dr. T Mueller.
Die Landesärztekammer Rheinland-Pfalz, in deren Zuständigkeitsbereich die auf der AU-Bescheinigung angegebene Telefonnummer fällt, hat eine Warnung auf Ihrer Webseite (https://www.laek-rlp.de/) veröffentlicht. Der ausstellende Arzt ist dort nicht bekannt und dort auch nicht registriert. Uns liegt die Information vor, dass die Plattform medicare-au.de bereits zur Anzeige gebracht worden sei. Das Verfahren sei jedoch eingestellt worden, da die Ermittlungen aufgrund der ukrainischen IP-Adresse als nicht erfolgsversprechend angesehen wurden.
Die Plattform medicare-au.de ist offensichtlich kurzfristig vom Netz genommen worden, wir wollten Sie trotzdem über den Sachverhalt informieren.
Grundsätzlich können die Beschäftigten entscheiden, welche Ärztinnen und Ärzte sie für eine Krankschreibung konsultieren. Diese müssen auch nicht an der kassenärztlichen bzw. vertragsärztlichen Versorgung teilnehmen; ärztliche Bescheinigungen im Sinne des § 5 Abs. 1 Entgeltfortzahlungsgesetz ,(EFZG) können auch von privatärztlich Tätigen ausgestellt werden. Es muss sich allerdings um approbierte Ärztinnen und Ärzte handeln. Die Ausübung der ärztlichen Tätigkeit in Deutschland ist gemäß § 2 Bundesärzteordnung nur mit einer gültigen Approbation oder Berufserlaubnis möglich. Bei Ausübung der ärztlichen Tätigkeit besteht Pflichtmitgliedschaft in einer der insgesamt 17 Landesärztekammern in Deutschland. Ob die oben genannten Personen diese Voraussetzung überhaupt erfüllen, ist nicht bekannt.
Arbeitgeber sollten deshalb privatärztliche AUs von gesetzlich Versicherten besonders sorgfältig auf ihre Rechtmäßigkeit prüfen (auch wenn sie auf einem vertragsarztähnlichen Formular vorgelegt werden). Bei Zweifeln des Arbeitgebers an der Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung kann sich dieser an die zuständige Krankenkasse des Mitarbeiters wenden. Er hat mithin gegenüber den gesetzlichen Krankenkassen einen entsprechenden Anspruch. Eine nähere Begründung der Zweifel des Arbeitgebers ist indes nicht erforderlich, jedoch sicherlich hilfreich. Die gesetzlichen Krankenkassen können zur Beseitigung von Zweifeln an einer Arbeitsunfähigkeit verpflichtet sein, eine gutachtliche Stellungnahme durch den Medizinischen Dienst einzuholen (§ 275 Abs. 1 Nr. 3 SGB V). Der Arbeitgeber selbst kann verlangen, dass die Krankenkasse eine gutachtliche Stellungnahme des Medizinischen Dienstes zur Überprüfung der Arbeitsunfähigkeit einholt (§ 275 Abs. 1a Satz 3 SGB V).

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

E-Mail-Werbung grundsätzlich nur nach vorheriger Einwilligung des (privaten und geschäftlichen) Adressaten

Auch eine einmalige Sponsoringanfrage eines Unternehmens an ein anderes Unternehmen per E-Mail ist grundsätzlich als Werbung zu qualifizieren. Sie stellt nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) grundsätzlich eine unzumutbare Belästigung und in dem Zusammenhang auch einen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nach § 823 Abs. 1 BGB dar und ist daher wettbewerbswidrig.

Dies geht aus einem Beschluss des Oberlandesgerichts (OLG, Az.: 4 U 168/24) Dresden hervor; dieser stützt sich auf die herrschende Meinung des BGH und in der Literatur. Danach ist diese grundsätzlich nur dann zulässig, wenn der Adressat zuvor ausdrücklich in die Übersendung einer Werbung eingewilligt hat. Dieser Grundsatz gilt für alle Werbeansprachen per E-Mail (Ausnahmen: siehe Fazit).

Fazit:

1. Grundsätzlich ist jede werbliche Ansprache per E-Mail von der vorherigen Einwilligung des Adressaten abhängig; ansonsten stellt sie eine unzumutbare Belästigung des Adressaten dar und zugleich – bei Werbung gegenüber Unternehmen – einen Eingriff in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar.
2. Von diesem Grundsatz lässt das Gesetz 4 Ausnahmen zu, nach denen eine unzumutbare Belästigung nicht anzunehmen ist, nämlich wenn

- ein Unternehmer im Zusammenhang mit dem Verkauf einer Ware oder Dienstleistung von dem Kunden dessen elektronische Postadresse erhalten hat, der Unternehmer die Adresse zur Direktwerbung für eigene ähnliche Waren oder Dienstleistungen verwendet,
- der Kunde der Verwendung nicht widersprochen hat und
- der Kunde bei Erhebung der Adresse und bei jeder Verwendung klar und deutlich darauf hingewiesen wird, dass er der Verwendung jederzeit widersprechen kann, ohne dass hierfür andere als die Übermittlungskosten nach den Basistarifen entstehen.

Digitale Barrierefreiheit

FAQ und Praxishinweise zum Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)

Webseiten, über die Verbraucherverträge mittels E-Commerce (B2C-E-Commerce) aber auch z.B. Terminbuchungen ermöglicht werden, müssen künftig so ausgestaltet sein, dass sie von Menschen mit Beeinträchtigungen ohne Erschwernis genutzt werden können. Kleinstunternehmen sind davon ausgenommen.
Sowohl den Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) als auch den Zentralverband Deutsches Kraftfahzeuggewerbe (ZDK) erreichten gezielte Fragen von Betrieben zur konkreten Auslegung der Vorschriften zur Barrierefreiheit, welche inhaltlich identisch lauteten und nunmehr von den beiden Zentralverbänden überwiegend geklärt werden konnten. Diese Antworten wurde unter Federführung des ZDH in die anliegenden FAQ eingearbeitet.

Die vom ZDK unterstützten ZDH-Materialien

- Praxis Recht „Verpflichtende barrierefreie Gestaltung von Firmenwebseiten" und
- Anlage zum Praxis Recht „Verpflichtende barrierefreie Gestaltung von Firmenwebseiten" (FAQ) können auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Prüfmittelübersicht:

Aktualisierte Fassung aufgrund des Entfalls der Eichung bei SP-Druckmanometern

Bei der technischen Fahrzeugüberwachung müssen Prüfmittel, die im Rahmen der hoheitlichen Tätigkeiten (HU, AU/AUK, SP, etc.) verwendet werden, kalibriert werden. Je nach Prüfmittel müssen weitere Anforderungen beachtet werden. Die Anforderungen und die Prüffristen können der Tabelle entnommen werden.

Die Übersicht der Prüfmittel zur technischen Fahrzeugüberwachung kann auch auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Art der Inspektion	Prüf- und Messeinrichtung	Art der Prüfung		Prüfzyklus *)
Prüfmittel zur technischen Fahrzeugüberwachung AU/AUK/SP/GAP	Abgasmessgerät für Fremdzündungsmotoren	Kalibrierung		12 Monate
	Abgasmessgerät für Kompressionszündungsmotoren (Trübung/PN)	Kalibrierung		
	Bremsprüfstand	Kalibrierung inkl. Stückprüfung		24 Monate
	Schreibendes Bremsmessgerät	Kalibrierung		24 Monate
	Messgerät zur Funktionsprüfung von Druckluftbremsanlagen (Federmanometer oder elektrisches Druckmessgerät)	Kalibrierung		24 Monate
	Scheinwerfereinstellprüfsystem (bestehend aus Scheinwerfereinstellprüfgerät und Flächen)	Kalibrierung	Stückprüfung	24 Monate
	Messgeräte zur Messung der Spitzenkraft nach Anhang V der Richtlinie 2001/85 EG	Kalibrierung		24 Monate
	Lehren für die Überprüfung von Zugösen und Bolzen der Anhängerkupplung, Zugsattelzapfen, Sattelkupplungen, Kupplungskugeln bzw. Messschieber	Kalibrierung		36 Monate
	Fußkraftmessgerät	Kalibrierung		24 Monate
	Lecksuchgerät (Bereithaltung und verpflichtende Anwendung ausgesetzt)	Kalibrierung		ausstehend
	Bandmaß oder anderes Längenmessmittel	Erstkalibrierung	Ersteichung	-
	Zeitmesser	Funktionskontrolle		-
	Messgerät zur Ermittlung der Temperatur des Motors	Funktionskontrolle		-
	Geräte zur Prüfung von Schließwinkeln, Zündzeitpunkt und Motordrehzahl	Funktionskontrolle		-

*) Der entsprechende Prüfzyklus für eine Stückprüfung/Kalibrierung wird entweder durch die Richtlinie 2014/45/EU (Anhang III Nr. II), eine Verkehrsblattverlautbarung/Richtlinie des BMVI bzw. die VDI Richtlinie 5901 (Kalibrierung von Prüf- und Messmitteln im Prüfwesen – Grundlagen) monatsgenau vorgegeben. Die Fristhist von zwei Jahren beginnt mit dem Tag der Eichung und endet mit dem Jahr, in dem die Frist rechnerisch endet. Die Eichfrist ist also – anders als bei den technischen Fahrzeuguntersuchungen – nicht auf Monate bezogen, sondern jeweils auf ein Kalenderjahr.

Stand 01/2025

Handwerk / Technik / Umweltschutz

EU-Verpackungsverordnung in Kraft

Die Verordnung über Verpackungen und Verpackungsabfälle ist am 22. Januar 2025 im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. 20 Tage später, am 11. Februar 2025, ist sie in Kraft getreten.

Die für Handwerksbetriebe wesentlichen Neuerungen der Verordnung sind:

- Vorschriften für die Leerraumminimierung
- Verbot von PFAS in Verpackungen, die mit Lebensmitteln in Berührung kommen
- Zielvorgaben bis 2030 und 2040 für den Mindestanteil an recyceltem Material in Kunststoffverpackungen
- Beschränkung von Einwegverpackungsformaten
- Quoten für wiederverwendbaren Verpackungen (z. B. Getränke-, Transport- und Umverpackungen)
- Quoten für die Wiederbefüllung im Take-away-Bereich. Außerdem muss dem Verbraucher angeboten werden, sein eigenes Gefäß mit Speisen und Getränken befüllen zu lassen.

Handwerksrelevant können gewerkeübergreifend insbesondere Regelungen für Transportverpackungen werden: Ab 2030 müssen Wirtschaftsakteure sicherstellen, dass 40 Prozent ihrer Transportverpackungen im Rahmen eines Wiederverwendungssystems bereitgestellt werden. Ab 2040 muss der wirtschaftliche Akteur sich bemühen, eine Quote von 70 Prozent einzuhalten. Diese Quoten gelten nicht für den Transportgefährlicher Güter; bei Verpackungen, die auf individuelle Bedarfe zugeschnitten sind; für flexible Verpackungsformate im direkten Lebensmittelkontakt sowie bei Papierkartons. Die Verordnung (EU) des Europäischen Parlaments und des Rates über Verpackungen und Verpackungsabfälle kann auf https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=OJ:L_202500040 heruntergeladen werden.

Berufsbildung / Weiterbildung

Kraftfahrzeuggewerbe – Ausbildungszahlen steigen weiter!

Zwischenzeitlich liegt wieder die bundesweite Statistik des Bundesinstitutes für Berufsbildung (BIBB) über die neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse zum 30. September 2024 vor. Der gesamte duale Ausbildungsbereich im Handwerk konnte landesweit zulegen – insgesamt beträgt der Zuwachs in Baden-Württemberg 2,0 Prozent. Erfreulicherweise haben die Kfz-Ausbildungsbetriebe im Ausbildungsjahr 2024 ebenfalls wieder deutlich mehr neue Ausbildungsverträge abgeschlossen. Unser stärkster Autoberuf „Kfz-Mechatroniker/-in" konnte für dieses Ausbildungsjahr bundesweit einen Zuwachs von 7,2 Prozent an neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen verzeichnen. In Baden-Württemberg betrug der Zuwachs sogar 7,7 Prozent. Dies bedeutet, dass 3.249 neue Kfz-Mechatroniker in den baden- württembergischen Kfz-Meisterbetrieben ihren Platz gefunden haben. Unser zweitstärkster Autoberuf „Automobilkaufmann/-frau" gewinnt ebenfalls an Ausbildungsverhältnissen. Im Ergebnis hat sich bei den Automobilkaufleuten zum 30. September 2024 bundesweit ein Plus von 4,2 Prozent ergeben. In Baden-Württemberg fiel der Anstieg mit 1,4 Prozent etwas moderater aus. Im Vorjahr betrug die Steigerung aber bereits 12,4 Prozent. Insgesamt bildet das Kfz-Gewerbe bundesweit über 92.000 junge Menschen in technischen und kaufmännischen Berufen aus. Darüber hinaus bietet die Branche zahlreiche Möglichkeiten der Weiterbildung für eine erfolgreiche Karriere, etwa zum selbstständigen Kfz-Meister oder zur Führungskraft im Autohaus oder in einer Meisterwerkstatt. Unter den beliebtesten Ausbildungsberufen steht der Kfz-Mechatroniker mit 25.221 (2023: 23.517) neuen Ausbildungsverträgen bundesweit auf Platz 1, vor dem Beruf „Kaufmann/-frau für Büromanagement" mit 22.245 (2023: 23.442). Auf Platz drei folgt die Ausbildung als „Verkäufer/-in" mit 20.742 Verträgen (2023: 20.658).

Endlich da – das neue Pixi-Buch der Initiative AutoBerufe:

„Marla entdeckt die Lkw-Werkstatt"

Spannende Geschichten für kleine Entdecker! Das neue Pixi-Buch „Marla entdeckt die Lkw-Werkstatt" ist endlich da – eine ideale Möglichkeit, Kindern spielerisch Einblicke in die faszinierende Welt der Nutzfahrzeugtechnik und der AutoBerufe zu geben.

Marla erlebt hautnah, wie große Lkw gewartet und repariert werden, erfährt, warum der „tote Winkel" so gefährlich sein kann und staunt über moderne Technologien wie Corner View und Kameraspiegel. Begleitet von anschaulichen Illustrationen, vermittelt die Geschichte spielerisch technisches Wissen und sensibilisiert für die Bedeutung von Sicherheit im Straßenverkehr.

Warum ein Pixi-Buch?

Die Pixi-Bücher sind mehr als nur Kinderbücher – sie sind ein wichtiger Baustein für die Nachwuchsförderung im Kfz-Gewerbe. Die Büchlein

- wecken frühzeitig Interesse an technischen Berufen, hier am Kfz-Mechatroniker Nutzfahrzeugtechnik.
- erzählen kindgerecht und anschaulich vom Werkstattalltag.
- erreichen Eltern, Erzieher/innen und Lehrkräfte mit einer positiven Botschaft.
- fördern die Wahrnehmung unserer Branche als zukunftsweisend und spannend.

Dieses Büchlein eignet sich hervorragend für den Einsatz in Kindergärten, Grundschulen, bei Verkehrssicherheitsinitiativen für Kinder oder zum Vorlesen zu Hause. Die Betriebe können das Pixi in den Kinderspielbereichen auslegen oder Kunden mit Kindern bei Besuch in Autohaus und Werkstatt überreichen. Sie können das Pixi-Buch ab sofort im AutoBerufe-Shop bestellen. Dies eignet sich auch gut als kleines Ostergeschenk.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit / Digitalisierung

Good News“ zur Elektromobilität und Antriebswende – made in THE LÄND

In der öffentlichen Debatte zur heimischen Automobilwirtschaft stehen aktuell die zahlreichen Herausforderungen im Mittelpunkt. Doch gerade in Baden-Württemberg passiert auch viel Positives, das im Diskurs unsichtbar bleibt! Genau hier setzt die „Good News“-Initiative der Landesagentur e-mobil BW an: Sie lenkt den Blick auf die Fortschritte der Antriebswende.

Baden-Württemberg: Mehr als nur Schlagzeilen
Kfz-Betriebe, Industrieunternehmen, Start-ups und Hochschulen arbeiten täglich und mit Hochdruck an Lösungen für eine nachhaltige Mobilität im Pkw- und Nutzfahrzeugbereich: von Ladeinfrastruktur und Elektromobilität über Automotive Software bis zu Wasserstoffantrieben. Zahlreiche Beispiele zeigen bereits heute, wie die Antriebswende gelingen kann – nicht irgendwann, sondern jetzt.
Den Händlern kommt dabei eine entscheidende Rolle zu, denn sie sind ganz direkt mit den Fragen der Autokäufer und -käuferinnen konfrontiert, die vor der Entscheidung Verbrenner oder Elektroauto stehen. In den Autohäusern erleben die Verkäuferinnen und Verkäufer hautnah, wie die Elektromobilität in der Gesellschaft ankommt – so auch im Autohaus Blender in Konstanz. Im „Good News“-Video berichtet der Inhaber Hansjörg Blender von seinen Erfahrungen. Das Autohaus ist einer der Vorreiter in der Elektromobilität im Bodenseeraum und setzt sich nicht nur mit seiner Kundschaft, sondern auch privat täglich mit elektrischen Fahrzeugen auseinander.

Optimismus schaffen: Die Vision der Initiative
Mit „Good News“ möchte die Landesagentur e-mobil BW zeigen, wie viel Positives im Sinne innovativer und nachhaltiger Automotive-Lösungen bereits geschafft wurde. Mit faktenbasierten Grafiken und ermutigenden Stimmen aus der Branche will die Initiative informieren und auch inspirieren.

Verbreiten auch Sie Ihre Good News!
Damit die „Good News“-Initiative möglichst viel Strahlkraft erhält, braucht sie Mitstreiterinnen und Mitstreiter. Teilen auch Sie Ihre unternehmerische oder technologische „Good News“ zur Antriebswende und veröffentlichen Sie Ihre Geschichte. Oder unterstützen Sie die Initiative mit einem Social-Media-Beitrag oder einer Verlinkung. Mehr Infos, Materialien und Kontaktmöglichkeiten gibt es auf der Website unter www.e-mobilbw.de/good-news.
Sie benötigen noch Unterstützung in der Transformation? Dann nutzen Sie die kostenlose und persönliche Anlaufstelle der e-mobil BW für Kfz-Betriebe in Baden-Württemberg: Transformationswissen BW! Mehr Infos gibt es unter http://www.transformationswissen-bw.de.

Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile

Schutz bei Viren, Trojanern, Hackern & Co.

Ein harmlos wirkender E-Mail-Anhang, der unbedarfte Klick eines Mitarbeiters. Mehr braucht es nicht, um Opfer einer Cyber-Attacke zu werden.

Hackerangriffe können ein ganzes Unternehmen zum Stillstand bringen. Die Folgen sind gravierend und können für kleinere Betriebe sogar das Aus bedeuten. Hier hilft die NÜRNBERGER Cyberversicherung.

Bei Cyber-Angriffen zuverlässig abgesichert:

- Experten kümmern sich um die IT-Systeme, befreien sie von Viren, Trojanern usw., nehmen Kontakt zu Erpressern auf und gehen Phishing-Mails auf die Spur.
- Rund um die Uhr, sieben Tage die Woche sind Spezialisten erreichbar, die sofort Maßnahmen ergreifen, um noch größere Schäden an Systemen und Daten zu vermeiden.
- Sicherheitstrainings & Prävention für den Betrieb und die Mitarbeiter.
- Online-Plattform mit E-Learnings, Phishing-Simulationen und vielem mehr rund um die Informationssicherheit.

Interessenten wenden sich an:
Andreas Konietzny, Volker Schulemann
Generalagenturen für das Kfz-Gewerbe im Agenturverbund
Tel.: 0711-230850-60
andreas.konietzny@nuernberger-automobil.de
volker.schulemann@nuernberger-automobil.de