

Seite 2

Thomas Peckruhn ist neuer ZDK-Präsident

Thomas Peckruhn ist neuer Präsident unseres Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). Auf einer virtuellen ZDK-Mitgliederversammlung wählten ihn die Delegierten als Nachfolger von Arne Joswig. Joswig war Ende Mai nach knapp zwei Jahren aus familiären Gründen von seinem Amt zurückgetreten. „Es braucht einen starken ZDK in Berlin und Brüssel“, erklärt Peckruhn, der seit 2005 dem ZDK-Vorstand angehört.

Seite 3

Gewerbe fordert Technologieoffenheit: E-Fuels als Schlüssel zur CO₂-Minderung

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Baden-Württemberg braucht verlässliche Rahmenbedingungen und Technologieoffenheit, um zur CO₂-Minderung beizutragen. Dies machte Petra Wieseler, Vorstandsmitglied unseres Verbandes, Geschäftsführerin des Autohauses Kreisser in Ulm und Obermeisterin der Kfz-Innung Ulm, bei einer gut besuchten Expertenrunde zum Thema „Kraftstoffe für Klimaschutz: E-Fuels“ deutlich.

Seite 4

Neun neue Betriebswirte aus Baden-Württemberg

Die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kraftfahrzeuggewerbe (BFC) in Northeim hat ihren 62. Studienjahrgang verabschiedet. Insgesamt 66 frisch gebackene Betriebswirte haben die öffentlich-rechtliche Prüfung mit Erfolg bestanden.

Aus den Innungen

Region Stuttgart: Nachwuchstalente beeindruckt auf der Klassikwelt Bodensee

Dr. Harry Brambach – Ein Wegbereiter der Branche ist verstorben

DR. Unsere Branche hat einen ihrer wichtigsten Wegbereiter verloren: Dr. Harry Brambach, Ehrenpräsident unseres Verbandes, ist am 16. Juni im Alter von 80 Jahren überraschend verstorben. Mit ihm geht eine herausragende Persönlichkeit, die das Kraftfahrzeug- und Tankstellengewerbe in Baden-Württemberg über Jahrzehnte hinweg maßgeblich geprägt und modernisiert hat.

menschlicher Wärme. Unter seiner Ägide wagte Baden-Württemberg als erster großer Kfz-Verband einen wichtigen Schritt: die Gründung der Tarifgemeinschaft im Jahr 2008. Diese Reform schuf ein bundesweit beachtetes Modell, das allen Betrieben – ob tarifgebunden oder nicht – eine Heimat in den Innungen sicherte. Bereits seit 1991 hatte sich Dr. Brambach als Schlüsselfigur in den Tarifverhandlungen etabliert, ab 1996 als Vorsitzender und Tarifverhandlungsführer der Tarifkommission des Kfz-Gewerbes in Baden-Württemberg. Viele Pilotabschlüsse für das Kfz-Gewerbe tragen seine Handschrift.

Modernisierung der Verbandsstrukturen

Dr. Brambach modernisierte unseren Verband grundlegend und machte ihn zu einem schlagkräftigen Dienstleister für die Mitglieder. Die große Satzungsreform von 2014 verschlankte die verbandlichen Gremien und Prozesse erheblich. Auch die Stärkung der politischen Arbeit und der Pressearbeit gehen auf seine Initiative zurück – Reformen, die bis heute ihre Wirkung entfalten.

Diese Erfolge erzielte er trotz herausfordernder Rahmenbedingungen: Die globale Finanzkrise 2008, der Dieselgate-Skandal ab 2015 und die beginnende Transformation der Automobilwirtschaft stellten die Branche vor erhebliche Her-

ausforderungen. Dr. Brambach meisterte diese schwierigen Zeiten mit ruhiger Besonnenheit und strategischem Geschick.

Breites berufliches Engagement

Seine umfassende Finanzexpertise als promovierter Betriebswirt und Steuerberater brachte Dr. Brambach aus einer beeindruckenden beruflichen Laufbahn mit. Als langjähriger Finanzvorstand der Schwabengarage AG, der SG Holding AG und der Emil Frey Gruppe Deutschland trug er entscheidend zum Erfolg einer der führenden europäischen Autohandelsgruppen bei. Anschließend leitete er mehrere Jahre ein mittelständisches Autohaus in Heidelberg.

Diese Expertise kam auch den Dachverbänden zugute: Als Vorstandsmitglied und Schatzmeister wirkte er im Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und im Zentralverband des Kfz-Handwerks (ZVK). Darüber hinaus übernahm er führende Funktionen in den Aufsichtsräten der Bürgerschaftsbank Baden-Württemberg, der Nürnberger Garranta und der Bank Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe.

Sein Engagement reichte jedoch noch weit über das Kraftfahrzeuggewerbe hinaus: Als Vizepräsident von Handwerk BW und Vorsitzender des Unternehmerverbandes Handwerk Baden-Württemberg setzte er sich für das gesamte Handwerk

ein. Als Vizepräsident der Landesvereinigung baden-württembergischer Arbeitgeberverbände (heute: Unternehmer BW) vertrat er die Interessen der Gesamtwirtschaft auf Landesebene.

Auszeichnungen und Anerkennung

Für sein herausragendes Wirken erhielt Dr. Brambach 2015 die Wirtschaftsmedaille des Landes Baden-Württemberg und 2020 das Bundesverdienstkreuz – verdiente Auszeichnungen für einen Mann, der stets das Gemeinwohl vor persönliche Interessen stellte.

Ein bleibendes Vermächtnis

Was Dr. Harry Brambach besonders auszeichnete, war seine Fähigkeit, Menschen zu verbinden und für gemeinsame Ziele zu begeistern. Mit seiner ruhigen, freundlichen Art verstand er es, auch unterschiedliche Standpunkte zu einer tragfähigen Lösung zusammenzuführen. Er hörte zu, nahm andere ernst und schaffte Vertrauen.

Dr. Harry Brambach hat unseren Verband durch bewegte Zeiten geführt und zukunftsfest gemacht. Sein Vermächtnis lebt in den Strukturen fort, die er geschaffen hat, und in der Kultur des respektvollen Miteinanders, die er geprägt hat. Das Kfz-Gewerbe in Baden-Württemberg wird ihn als Vorbild und Wegbereiter in dankbarer Erinnerung behalten.



Bild: Bürgerschaftsbank Baden-Württemberg

Ein Reformator mit Weitblick

Als Präsident unseres Verbandes von 2008 bis 2018 führte Dr. Brambach die Organisation mit einer bemerkenswerten Kombination aus strategischem Weitblick, fachlichem Sachverstand und

Europäische Kfz-Verbände schmieden neue Allianz

CB. Starke Stimme für Europas Kfz- und Mobilitätssektor: Acht Branchenverbände aus der gesamten EU haben in Berlin die Gründung eines gemeinsamen europäischen Dachverbands weiter vorangetrieben, der im Zuge der beschleunigten Transformation der Branche die Interes-

sen kleiner und mittlerer Betriebe in Brüssel vertreten soll.

„Die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs stellt das europäische Kfz-Gewerbe vor enorme Herausforderungen“, erklärt Michael Kraft, ZDK-Vizepräsident. „Mit immer strengeren Regulierungen

auf EU-Ebene wächst der Handlungsdruck – und damit auch der Bedarf an einer schlagkräftigen und starken Interessenvertretung in Brüssel.“

Die fünf Kernziele von AME auf einen Blick:

- **Starke Interessenvertretung:** Einsatz für einen fairen Rechtsrahmen auf EU- und nationaler Ebene – besonders für kleine und mittlere Betriebe.
- **Wissen teilen:** Austausch bewährter Verfahren zur Stärkung von Qualität und Wettbewerbsfähigkeit.
- **Zukunft gestalten:** Förderung von Ausbildung und Innovation – mit Fokus auf Digitalisierung und E-Mobilität.
- **Nachhaltig handeln:** Unterstützung umweltfreundlicher Lösungen für eine klimafreundliche Mobilität.
- **Sichtbarkeit erhöhen:** Internationale Präsenz durch aktive Beteiligung an Branchenveranstaltungen.

„Mit der Gründung von Automotive Mobility Europe haben wir einen echten Meilenstein erreicht“, so Jürgen Hasler, der in Berlin neu gewählte Co-Vorsitzende von AME und ZDK-Politikgeschäftsführer. „AME ist ein starkes Bündnis

starker europäischer Verbände, das die Interessen von Händlern, Werkstätten und Mobilitätsdienstleistern europaweit bündelt – und die wirtschaftliche Bedeutung der Branche auch in Brüssel sichtbar macht.“

„Als Kfz-Branche und Mobilitätsdienstleister müssen wir uns auf europäischer Ebene einheitlich und kraftvoll positionieren“, sagt Xavier Horent, ebenfalls Co-Vorsitzender von AME und Generaldirektor des französischen Partnerverbands Mobilians. „AME gibt dem europäischen Kfz-Gewerbe eine klare und geeinte Stimme, getragen von einer starken deutsch-französischen Kooperation.“

Zu den Gründungsmitgliedern zählen acht europäische Verbände: AKL (Finnland), ARAN (Portugal), AutoBranchen (Dänemark), BOVAG (Niederlande), GANVAM (Spanien), Mobilians (Frankreich), Traxio (Belgien) und ZDK (Deutschland).

Erste Maßnahmen zum Zusammenschluss wurden bei einem gemeinsamen Treffen im März in Amsterdam verabredet. Im September 2025 soll mit dem europäischen Verband CECRA eine enge Partnerschaft vereinbart werden.



Bild: ZDK

Thomas Peckruhn ist neuer ZDK-Präsident

DR. Thomas Peckruhn ist neuer Präsident unseres Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). Auf einer virtuellen ZDK-Mitgliederversammlung wählten ihn die Delegierten als Nachfolger von Arne Joswig. Joswig war Ende Mai nach knapp zwei Jahren aus familiären Gründen von seinem Amt zurückgetreten.

„Es braucht einen starken ZDK in Berlin und Brüssel“, erklärt Peckruhn, der seit 2005 dem ZDK-Vorstand angehört. Mit der Entscheidung wurde er für die restliche Amtsperiode bis Sommer 2026 gewählt. „Ich freue mich auf die vor mir

liegende Aufgabe und darauf, meinen Beitrag zu leisten, damit der ZDK als bewährte Organisation die Mobilität der Zukunft aktiv mitgestalten kann.“

Zum neuen Vizepräsidenten wurde Michael Kraft gewählt, der Peckruhn in dieser Funktion nachfolgt. Der Diplom-Wirtschaftsingenieur bleibt auch als Schatzmeister des ZDK im Amt. In einer Vorstandssitzung des Zentralverbands des Kraftfahrzeughandwerks (ZVK) einen Tag zuvor wurde Michael Kraft von seiner Funktion als Schatzmeister abberufen. ZVK-Schatzmeister ist nunmehr das ZVK-Vorstandsmitglied Jeffrey Kilian.



Bild: ZDK

„Ich danke für das Vertrauen und freue mich darauf, die Arbeiten im ZDK im Interesse der von uns vertretenen Beschäftigten und Betriebe weiter bestmöglich voranzutreiben“, so Kraft.

Die Mitgliederversammlung wählte zudem Fabio Krause, Geschäftsführer des Ford-Partnerverbands, sowie Alexander Sauer-Wagner, Vorsitzender des Volkswagen- und Audi-Partnerverbands, in den ZDK-Vorstand. Sie folgen den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern Johann Gesthuysen und Dirk Weddigen von Knapp nach.

5 Fragen an...

Imelda Labbé

DR. In dieser Interview-Reihe stellen wir jeweils fünf Fragen zu aktuellen Themen des Kfz-Gewerbes. Heute: Imelda Labbé. Als Präsidentin des Verbands der Internationalen Kraftfahrzeughersteller, dem VDIK, ist Sie die einflussreichste Stimme

der Importmarken in Deutschland. Ihre jahrzehntelange, internationale Führungserfahrung im Vertrieb und After-sales bei namhaften Herstellern macht Sie zu einer der profiliertesten Kennerinnen unserer Branche.

Wir wollen von ihr wissen:

Frau Labbé, Sie vertreten die internationalen Hersteller, die einen Marktanteil von rund 43% in Deutschland haben. Welche Verantwortung sehen Sie für den VDIK und seine Mitglieder bei der Transformation der individuellen Mobilität in Deutschland?

Die internationalen Kraftfahrzeughersteller unterstützen die Transformation aktiv mit einer großen Produkt-offensive von Elektrofahrzeugen, insbesondere in den Einstiegssegmenten. Mit hohen Vertriebsanstrengungen tun sie alles, um die CO₂-Ziele zu erreichen, wenngleich die Ziele aktuell noch nicht aus der Kundennachfrage ableitbar sind. Für den Hochlauf der Elektromobilität brauchen wir einen übergreifenden und langfristig angelegten Transformationsplan gemeinsam mit Automobilwirtschaft, Politik, Energiewirtschaft und Kommunen. Nur so wird der Umstieg auf Elektromobilität in der Breite attraktiv und planbar.

Dazu hat der VDIK sechs Bausteine für Zukunft der individuellen Mobilität erarbeitet. Das Positionspapier formuliert unsere Standpunkte zu bezahlbarer und klimaneutraler Mobilität, offenem und fairem Wettbewerb, Digitalisierung und Vernetzung sowie Nachhaltigkeit und Standortattraktivität.

Einige Hersteller treiben die Umstellung auf Agentursysteme voran. Unseren Betrieben bereitet die damit verbundene Verlagerung der Wertschöpfung und der unternehmerischen Freiheit große Sorgen. Wie stellt der VDIK sicher, dass der Handel in diesen neuen Modellen ein fairer und wirtschaftlich überlebensfähiger Partner bleibt und nicht zum reinen, weisungsgebundenen Abwicklungshelfen degradiert wird?

Es zeigt sich häufig, gerade aktuell wieder, dass die klassische Aufteilung zwischen Hersteller und Handel sinnvoll ist. Viele Internationale Hersteller bekennen sich zum stationären Handel als professionellem Vertriebspartner. Letztlich entscheiden die einzelnen Hersteller, über welche Vertriebs-



Bild: VDIK

kanäle sie ihre Fahrzeuge am besten anbieten. Viele Kunden informieren sich beim Autokauf zunächst online. Ziel des Omnichannel-Ansatzes ist es, den Kunden im weiteren Verkaufsprozess mitzunehmen und auf allen anderen Kanälen bzw. im stationären Handel konsistente Informationen und Nutzererfahrungen zu bieten. Dieses Ziel kann über verschiedene Systeme erreicht werden, sei es Vertragshändlermodell, Agenturmodell oder Direktvertrieb. Klar ist, dass die Vertriebspartner unabhängig vom Vertriebsmodell eine auskömmliche Vergütung für ihre Leistung erhalten müssen. Eine wichtige Rolle bei der Frage nach den Vertriebsmodellen spielen auch die Bereiche After-sales und Service.

Unser Dachverband ZDK und wir fordern unter dem Motto „My Car, My Data“ einen fairen Zugang zu Fahrzeugdaten für den gesamten Aftermarket. Ihre Hersteller verweisen oft auf das Argument der Cybersicherheit. Wie kann aus Ihrer Sicht ein fairer Wettbewerb im Servicegeschäft der Zukunft konkret aussehen, der die freie Werkstattwahl des Kunden respektiert und unsere Betriebe nicht durch ein Datenmonopol der Hersteller vom Service der Zukunft ausschließt?

Der VDIK hat auch hier klare Prinzipien, die auf fairem Wettbewerb basieren. Für den VDIK ist es selbstverständlich, dass alle auf diesem Markt tätigen Hersteller und Importeure alle gesetzlichen Regeln einhalten und dass erfasste Daten rechtskonform geschützt werden. Der Data Act ermöglicht den Verbrauchern die volle Kontrolle über ihre Daten und bietet gleichzeitig ein faires und ausgewogenes System für den Zugang Dritter. Der Zugang zu den Daten wird unter fairen und nichtdiskriminierenden Bedingungen gewährt. Er verhindert monopolistische Praktiken von Fahrzeugherstellern und stellt sicher, dass unabhängige Dienstleister, wie Reparaturwerkstätten und Diagnosedienste, die notwendigen Daten erhalten können, um ihre Dienste anzubieten. Gleichzeitig ist im Sinne des Kunden schreibender Zugang insbesondere auf sicherheitsrelevante Daten unter maximale Sicherheitsstandards erfolgt.

Sie fordern zu Recht bessere politische Rahmenbedingungen für die Elektromobilität. Gleichzeitig stellen wir fest, dass bezahlbare Modelle für den Massenmarkt fehlen und der Wertverlust gebrauchter E-Autos dramatisch ist – ein enormes Risiko für Händler, Hersteller und Verbraucher. Welche konkrete Verantwortung sehen Sie bei Ihren Mitgliedern, diese zwei zentralen Hürden für den Markterfolg durch eine angepasste Modell- und Preispolitik sowie transparente Batteriedaten aktiv zu beseitigen?

Die Internationalen Kraftfahrzeughersteller haben sich mit neuen batterieelektrischen Modellen auf die Herausforderungen der Elektromobilität vorbereitet. Aktuell haben sie bereits über 130 batterieelektrische Fahrzeuge in allen Preissegmenten im Programm und machen dabei die günstigsten Angebote in allen BEV-Segmenten mit einer kleinen Ausnahme in der unteren Mittelklasse. Im laufenden Jahr werden die Hersteller weitere zahlreiche interessante Modelle im Einstiegssegment ab 25.000 Euro präsentieren. Aktuelle Studien und Praxistests zeigen, dass

Fahrzeuggatterien langlebiger sind als bisher oftmals angenommen. Die Batterieleistung von Gebrauchten kann von den Servicepartnern der Hersteller oder von freien SOH-Anbietern ausgelesen und mit einem Zertifikat bestätigt werden. Das Vertrauen in die Antriebstechnik, die wirtschaftliche Leistbarkeit und die Ladeinfrastruktur werden darüber entscheiden, wie stabil sich die Restwerte der Fahrzeuge entwickeln. Diese Frage ist entscheidend für günstige Leasingraten und einen funktionierenden Gebrauchtwagenmarkt.

Die Reparatur moderner Fahrzeuge wird durch hohe Komplexität, teure Diagnose-technik und permanente Schulungen immer aufwendiger. Unsere Betriebe sind die „Ermöglicher“, die diese von Ihren Mitgliedern vorangetriebene technologische Entwicklung erst servicefähig machen. Wie können die Hersteller sicherstellen, dass sich diese massiven Investitionen für ihre Servicepartner rechnen, damit ein qualitativ hochwertiges Servicenetz in der Fläche erhalten bleibt?

Die Entwicklung in der Automobilbranche steht niemals still. Deshalb müssen wir alle permanent in neue Technik und vor allem in Aus- und Weiterbildung investieren. Neue KI-basierte Technologien unterstützen, um mit dem vorhandenen Personal effizienter arbeiten zu können. Spezialisierung auf neue Formate insbesondere im Bereich der Elektromobilität und im Unfallschaden- und Flottenmanagement wird wichtiger, um mehr Effizienz in den Abläufen zu schaffen. Der Bereich After-sales wird bei allen Marktteilnehmern immer relevanter. Der Handel erkennt auch, dass es beim Service um langfristige Kundenloyalisierung geht. Und die wird bei dem aktuellen Preisniveau im Servicegeschäft immer schwieriger. Bezahlbare Mobilität steht immer stärker im Fokus. Die Frage, was im Markt durchsetzbar ist, müssen sich Hersteller und Händler deshalb individuell stellen.

Gewerbe fordert Technologieoffenheit: E-Fuels als Schlüssel zur CO₂-Minderung

Petra Wieseler betont: Planungssicherheit und Vielfalt der Wege sind entscheidend für unsere Branche

DR. Das Kraftfahrzeuggewerbe in Baden-Württemberg braucht verlässliche Rahmenbedingungen und Technologieoffenheit, um zur CO₂-Minderung beizutragen. Dies machte Petra Wieseler, Vorstandsmitglied unseres Verbandes, Geschäftsführerin des Autohauses Kreisser in Ulm und Obermeisterin der Kfz-Innung Ulm, bei einer gut besuchten Expertenrunde zum Thema „Kraftstoffe für Klimaschutz: E-Fuels“ deutlich. Die von der FDP-Landtagsfraktion organisierte Veranstaltung unterstrich die Bedeutung alternativer Kraftstoffe für die Zukunft der Mobilität.

Gewerbe fordert Planungssicherheit

Wieseler machte die Auswirkungen fehlender Planungssicherheit am Beispiel des Auslaufens der E-Auto-Kaufprämie deutlich. Wenn es Kaufanreize geben sollte, müssten diese auch für den Gebrauchtmärkte gelten. „Es braucht zudem eine Vielfalt der Wege und damit Lösungen“, stellte sie klar. „Erneuerbare Kraftstoffe sollten endlich anerkannt werden.“ Dabei betonte sie: „Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben“ – deshalb brauche es auch bezahlbare Autos. Ein zentrales Problem für das Gewerbe ist der Handel mit Gebrauchtfahrzeugen: Bei dreijährigen E-Autos sind deutlich geringere Restwerte als bei konventionellen Antrieben festzustellen. Zertifizierte Batterietests würden hier helfen. „Die Fahrzeugakkus sind vielfach deutlich besser als ihr Ruf“, erklärte Wieseler.

Trotz der Herausforderungen blickt das Gewerbe optimistisch in die Zukunft – benötigt werden jedoch Planungssicherheit, Bürokratieabbau und zugängliche Fahrzeugdaten. „Gemeinsam sollen wir für den Erhalt von Arbeitsplätzen eintreten“, appellierte sie.

Positive Erfahrungen mit alternativen Kraftstoffen

Die weiteren Diskussionsteilnehmer unterstützten diese Forderungen. Sonja Bayer von der bayer-spedition und Vizepräsidentin der IHK Ulm berichtete über positive Erfahrungen mit HVO 100 in ihrem Unternehmen: Dieser sei sehr gut verfügbar und es gebe keine Knappheiten. Problematisch bleibe noch die Bezahlbarkeit – die Preise lägen bis zum Zweieinhalbfachen herkömmlicher Kraftstoffe. Sie setze auf Technologieoffenheit, von „all electric“ rede inzwischen niemand mehr.

Johannes Küstner von der Iveco Group betonte die unterschiedlichen Anforderungen im Nutzfahrzeugbereich: Deshalb brauche es unterschiedliche Ansätze, die in die betrieblichen Abläufe integrierbar und bezahlbar seien. Der Einsatz von HVO 100 bei Bestandsfahrzeugen sei ebenso wie das beliebige Mischen mit fossilem Diesel problemlos möglich.



Dr. Christian Jung (verkehrspolitischer Sprecher FDP-Landtagsfraktion), Friedrich Haag (FDP, Sprecher Fraktion zum Thema individuelle Mobilität), Petra Wieseler (Vorstandsmitglied unseres Verbandes, Obermeisterin der Kfz-Innung Ulm), Sonja Bayer (Vizepräsidentin IHK Ulm) und Johannes Küstner (Iveco Group) (v.l.n.r.) fordern Technologieoffenheit und klimafreundliche Kraftstoffe für Bestandsfahrzeuge.

Friedrich Haag, Sprecher der FDP-Landtagsfraktion für individuelle Mobilität, kritisierte die regulatorischen Rahmenbedingungen scharf: Die CO₂-Regulierung kenne nur Wasserstoff oder Batterie, regenerative Kraftstoffe zählten bisher nicht. Er plädierte für eine stringente, technologieoffene Regulierung und erinnerte an den langwierigen Freigabe-

prozess zu HVO 100, der seinerzeit vom grün geführten Bundesumweltministerium blockiert worden sei.

Dr. Christian Jung, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Landtagsfraktion, stellte heraus, dass es den Freien Demokraten um wirkliche CO₂-Minderungen gehe. Viel zu oft werde der Fahrzeugbestand ausgeblendet. Wichtig für Baden-Württemberg sei die Sicherung der Wertschöpfungspotenziale und damit der Beschäftigung.

Fahrzeugbestand im Fokus

Für unser Gewerbe zeigt die Diskussion: Die Zukunft der Mobilität erfordert einen ganzheitlichen Ansatz mit verschiedenen Technologien. E-Fuels und alternative Kraftstoffe wie HVO 100 können bereits heute zur CO₂-Minderung beitragen – wenn die Politik endlich die entsprechenden Rahmenbedingungen schafft. Entscheidend ist dabei die Berücksichtigung des vorhandenen Fahrzeugbestands: Millionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor werden noch Jahrzehntlang auf unseren Straßen unterwegs sein. Nur durch klimafreundliche Kraftstoffe für diese Bestandsfahrzeuge lassen sich kurzfristig und wirksam CO₂-Emissionen reduzieren – ein zentraler Baustein für den Klimaschutz, den unser Gewerbe aktiv mitgestalten kann.

Sicherheit schafft Vertrauen

Unabhängiges Batteriezertifikat für gebrauchte E-Autos

DR. Das Kundenvertrauen in E-Mobilität weiter stärken mit noch leistungsfähigeren Batterietests: Seit dem 23. Juni steht Kfz-Betrieben ein neues, unabhängiges Batteriezertifikat zur Verfügung, mit dem sich der E-Auto-Batteriezustand präzise bewerten lässt. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt das neue Tool seines Partners AVILOO GmbH, das auf der zuverlässigen FLASH-Test-Technologie beruht.



„Eine noch präzisere und umfangreichere Batteriediagnose wird künftig zu noch mehr Sicherheit und Transparenz im wachsenden Markt für gebrauchte E-Fahrzeuge und Plug-in-Hybride beitragen“, erklärt Thomas Peckruhn, seit Anfang Juli Präsident des ZDK. „Die detaillierte Analyse wird unseren Kfz-Betrieben dabei helfen, technische Fehler künftig noch leichter einzugrenzen und zu beheben.“ Die Kooperation mit AVILOO umfasst die Softwarelösungen „FLASH-Test“ und „PREMIUM-Test“, die den Mitgliedsbetrieben des ZDK preisvergünstigt zur Verfügung stehen. Die TÜV- bzw. CARA-zertifizierten Produkte gehören zu den präzisesten und schnellsten Diagnose-Werkzeugen für die Antriebsbatterien von gebrauchten E-Fahrzeugen.

Das neue Batterie-Zertifikat bietet noch präzisere Angaben zum tatsächlichen Batteriezustand (State of Health bzw. „SoH“) und weitere Features wie ein Benchmarking zur real erzielbaren Reichweite des getesteten Fahrzeugs oder eine Heatmap-Analyse, die Defekte bis auf Zellebene aufzeigen kann. Für Kunden ist der FLASH Test ohne zusätzliche Kosten verfügbar und aktiviert sich für alle Test-Lizenzinhaber, mehrheitlich Kfz-Betriebe, automatisch.

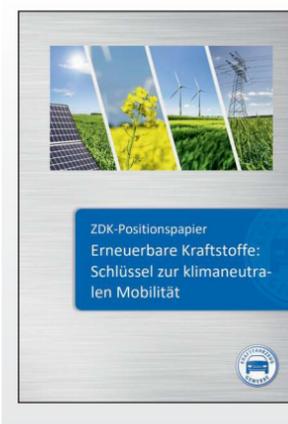
„Die Unsicherheit über den Zustand der Batterie – den wichtigsten Faktor, der den Restwert eines Fahrzeugs beeinflusst – ist für viele Käufer von gebrauchten E-Fahrzeugen eine erhebliche Herausforderung“, so AVILOO-CEO Marcus Berger. „Wir bieten Käufern Sicherheit und steigern die Gewinne für Wiederverkäufer. Dadurch vereinfachen unsere Zertifikate auch den Kauf- und Verkaufsprozess.“

Positionspapier:

„Erneuerbare Kraftstoffe: Schlüssel zur klimaneutralen Mobilität“

RB. Zwei Wochen nach Verteidigung der neuen Bundesregierung hat der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) die Forderung nach einer verstärkten politischen und regulatorischen Förderung von E-Fuels und anderen alternativen Kraftstoffen an hoher politischer Stelle geltend gemacht: Im Rahmen einer Fachveranstaltung des 24. Automobildialogs im Berliner Hauptstadtbüro des ZDK wurden die in einem ZDK-Positionspapier gebündelten Vorschläge mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Christian Hirte MdB, und Vertretern aus Wirtschaft und Wissenschaft diskutiert.

Bei den fünf zentralen Forderungen geht es im ZDK-Positionspapier unter anderem um folgende Maßnahmen:



■ Das Kfz-Gewerbe will eine technologieoffene Regulierung, die alle klimafreundlichen Antriebe gleichbehandelt.

■ Zur Förderung regenerativer Kraftstoffe sollen bürokratische Hürden abgebaut, Produktionskapazitäten für erneuerbare Kraftstoffe staatlich gefördert und finanzielle Anreize wie Steuererleichterungen und CO₂-Bepreisung geschaffen werden.

■ Zudem soll die CO₂-Minderungswirkung von erneuerbaren Kraftstoffen in der EU-Flottenregulierung angerechnet werden, um E-Mobilität und klimafreundliche Verbrenner gleichzustellen.

Das Positionspapier „Erneuerbare Kraftstoffe: Schlüssel zur klimaneutralen Mobilität“ kann auf www.kfzgewerbe.de heruntergeladen werden.

Schaden? Freude!

BANK 11

BANK11-EVOMOBIL

DIE TAGEGELDVERSICHERUNG, DIE SIE NICHT IM STICH LÄSST.

Neun neue Betriebswirte aus Baden-Württemberg



Bild: BFC

Unsere neuen Absolventen aus Baden-Württemberg (v.l.): Eric Döberin, Julian Grundt, Christian Bauer, Niklas Schmid, Maria-Roberta Kovács, Cedric Möhle, Louis Gross, Andrés Tamási und Lukas Puwek.

RB. Die Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kraftfahrzeuggewerbe (BFC) in Northeim hat ihren 62. Studienjahrgang verabschiedet. Insgesamt 66 frisch gebackene Betriebswirte haben die öffentlich-rechtliche Prüfung mit Erfolg bestanden. Gerüstet für die neuen Aufgaben im Kraftfahrzeuggewerbe sind nach elf Monaten Kostenrechnung, Marketing, Personalführung, Wirtschaftsrecht, EDV und Unternehmensführung auch sechs Absolventen aus Baden-Württemberg. Die Absolventen verlassen die BFC mit dem Titel „Betriebswirt/in im Kfz-Gewerbe (HWK)“.

Neben dem Präsenzstudium der BFC ist es seit 2014 für Berufstätige möglich, ein 24-monatiges Fernstudium zum Automobilökonom zu absolvieren. Weitere Informationen, auch des berufsbegleitenden Studiums zum Automobilökonom, können im Internet unter www.bfc.de abgerufen werden.

Führerscheinrichtlinie

Lkw-Führerschein ab 18

CB. Der Verkehrsausschuss des EU-Parlaments hat die Trilogieeinigung zur Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie bestätigt. Demnach wurde der Richtlinienentwurf mit folgendem Kompromiss veröffentlicht:

- Um dem Mangel an Fachkräften entgegenzuwirken, wird das Mindestalter für den Erwerb eines Lkw-Führerscheins von 21 auf 18 Jahre gesenkt.
- Begleitetes Fahren von LKWs soll zukünftig ab 17 Jahren möglich sein.
- Es gibt eine zweijährige Probezeit für Fahranfänger.
- Ein digitaler Führerschein, der auf einem Smartphone mit EU-weiter digitaler Brieftaschentechnologie verfü-

bar ist, wird eingeführt. Autofahrer sollen aber weiterhin das Recht haben, einen physischen Führerschein zu beantragen.

- Es soll mehr Schulungen im Umgang mit dem Mobiltelefon und zu weiteren Aspekten der Verkehrssicherheit geben. Aus Kfz-Gewerbe-Sicht sind vor allem das neue Mindestalter von 18 Jahren für den Lkw-Führerschein und das begleitete Fahren von Lkw ab 17 Jahren ein Erfolg. Für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten soll die zulässige Gesamtmasse zudem auf 4250 kg angehoben werden. Rat und Plenum des Europaparlaments müssen die neuen Vorschriften nun noch formal bestätigen.

Studie „Gemeinsam intelligenter“

KI bringt Mehrwert ins Kfz-Gewerbe

DR. Künstliche Intelligenz (KI) verändert die Spielregeln – auch im Kfz-Gewerbe. Die aktuelle Studie „Gemeinsam intelligenter“ vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in Zusammenarbeit mit dem Institut für Automobilwirtschaft (IfA) und Steinaecker-Con-

sulting zeigt praxisnahe und zielgenaue Lösungen, wie durch den Einsatz von KI Autohäuser und Werkstätten im zunehmenden Wettbewerb zukunftsfest gemacht werden können. Richtig eingesetzt – funktional, rechtsicher und kundenorientiert – optimiert KI Prozesse im Kfz-Gewerbe, entlastet Mitarbeitende und stärkt die betriebliche Effizienz. Und KI-Anwendungen bieten diese Verbesserungen, ohne dabei den Autohandel oder das Werkstattgeschäft infrage zu stellen. Das Kundeninteresse an KI-basierten Anwendungen ist breit gefächert – ebenso die Hürden bei der Integration von KI-Tools. Dabei liefert die Studie einen konkreten Leitfaden zur Integration von KI-Anwendungen im Autohaus. Sie zeigt, wie KI seine Stärke als Ergänzung menschlicher Expertise entfaltet und zu einem wertvollen Partner wird. Entscheidend ist die intelligente Verbindung von Mensch und Technologie. Die Studie kann auf www.kfzgewerbe.de heruntergeladen werden.



Bild: ZDK

Ministerrat bringt Kommunales Regelungsbefreiungsgesetz in den Landtag ein

DR. Der baden-württembergische Ministerrat hat am 8. Juli 2025 den Gesetzentwurf für ein Kommunales Regelungsbefreiungsgesetz beschlossen. Das Gesetz soll Kommunen, Landkreisen und Zweckverbänden ermöglichen, im Einzelfall von landesrechtlichen Regelungen abzuweichen.

nicht die Vorgaben.“ Vor Ort solle getestet werden, ob Verwaltungsverfahren beschleunigt, vereinfacht und kostengünstiger gestaltet werden können.

Das Gesetz setzt jedoch klare Grenzen: Es darf keine Gefahr für Leib oder Leben entstehen, Ziel und Zweck des jeweiligen Gesetzes müssen gewahrt bleiben.

Bundesrecht, EU-Recht oder Rechte Dritter dürfen nicht beeinträchtigt werden.

Verfahren und Befristung

Das Gesetz ist bis Ende 2030 befristet, einzelne Erprobungen sind auf maximal vier Jahre angelegt. Die Landesregierung muss dem Landtag regelmäßig über Stand und Auswirkungen berichten – erstmals zum 30. Juni 2026.

„Verbesserungen können nach einer erfolgreichen Erprobung vom Gesetzgeber landesweit und dauerhaft für alle Kommunen umgesetzt werden“, so Strobl. Damit könne die Sachkompetenz auf kommunaler Ebene für den Bürokratieabbau genutzt werden.

Das Gesetz geht auf einen Vorschlag der Entlastungsallianz für Baden-Württemberg zurück. Diese hatte aus 500 Problemanzeigen über 350 Lösungen entwickelt – darunter auch das Kommunale Regelungsbefreiungsgesetz.



Bild: © bluesdesign - stock.adobe.com

„In Zeiten von wachsender Aufgabenlast und Fachkräftemangel brauchen wir innovative Lösungen, um unsere staatlichen Institutionen zukunftsfest zu machen“, erklärte Ministerpräsident Winfried Kretschmann nach der Ministerratsitzung. Das Gesetz ermögliche Kommunen, neue Formen der Aufgabenberlegung zu erproben.

Mehr Spielraum für Kommunen

Innenminister Thomas Strobl betonte: „Wir schreiben das Vertrauen groß und

Aus unseren Innungen

Region Stuttgart

Nachwuchstalente beeindruckt auf der Klassikwelt Bodensee

DR. Ein voller Erfolg für den Nachwuchs des Kfz-Handwerks: Auf der renommierten Klassikwelt Bodensee präsentierten Auszubildende der Kfz-Innung Region Stuttgart mit der Zusatzqualifikation Oldtimer- und Youngtimertechnik ihr Können und ihre Fachkompetenz am Stand des DEUVET – Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. An drei Tagen demonstrieren die angehenden Kfz-Profis praxisnah ihr Wissen an authentischen Fahrzeugen. Themen wie Vergasereinstellung, Zündungstechnik, Motorlauf und weitere klassische Fahrzeugtechniken wurden dabei anschaulich erklärt und in Live-Vorführungen umgesetzt. Das Messepublikum – bestehend aus Fachbesuchern, Sammlern und Oldtimer-Enthusiasten – zeigte sich durchweg beeindruckt vom Engagement und der Fachkenntnis der jungen Fachkräfte.

Wilhelm Supper, Projektverantwortlicher und Mitinitiator der Zusatzqualifikation, zog eine überaus positive Bilanz: „Die Präsentationen unserer Auszubildenden zeigen eindrucksvoll, wie moderne Ausbildung und traditionelles Fahrzeugwissen miteinander verbunden werden kön-

nen. Solche Auftritte sind nicht nur ein Erlebnis für das Publikum, sondern auch eine große Motivation für die Jugendlichen selbst.“

Die Klassikwelt Bodensee gilt als bedeutender Treffpunkt der Oldtimer-Communi-

ty und widmet sich der klassischen Mobilität zu Land, zu Wasser und in der Luft. Die Veranstaltung auf dem Messegelände Friedrichshafen bringt Sammler, Restauratoren, Clubs und Fachbetriebe zusammen – und setzt zunehmend auch auf den Nachwuchs.

Der DEUVET – Bundesverband Oldtimer-Youngtimer e.V. bot mit seinem Stand eine ideale Plattform, um traditionelles Handwerk und moderne Ausbildung miteinander zu verknüpfen.



Bild: Kfz-Innung Region Stuttgart