

Seite 2

Handwerkstreffen der Spitzen mit Manuel Hagel

Baden-Württemberg wählt am 8. März eine neue Zukunft. CDU-Kandidat Manuel Hagel, der gleichzeitig CDU-Landeschef und Fraktionsvorsitzender im Landtag ist, setzt dabei auf Wirtschaft, Sicherheit und Bildung. Dies machte er bei einem mehrstündigen Austausch mit den Spitzenvertretern des Handwerks Ende Januar deutlich.

Seite 3

EU-Kennzeichnungspflicht

Wer künftig einen gebrauchten Pkw oder ein leichtes Nutzfahrzeug verkauft, soll nach dem Willen der EU-Kommission ebenfalls Verbrauchskennzeichnungen liefern. Damit würde dieser Regelungskomplex, der bislang nur für Neuwagen gilt, erheblich ausgeweitet. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) warnt: Für den mittelständischen Handel wäre das kaum umsetzbar – und für Kunden ein Nachteil statt eines Gewinns.

Seite 4

DAT Report 2026

Kunden kaufen nur noch, wenn es sein muss.

Aus den Innungen

Region Stuttgart: Kfz-Innung im Gespräch mit SPD-Spitzenkandidat Stoch.
Rhein-Neckar-Odenwald: Fast 30 Jahre ohne Ausschalter – Harald Gross verabschiedet sich als Geschäftsführer der Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald – Michael Schmitt übernimmt.

Wahlpodium des Handwerks mit den Spitzenkandidaten zur Landtagswahl



Schlagabtausch vor der Wahl

CB. Volles Haus, klare Botschaften und lebendige Debatten: Beim Wahlpodium des baden-württembergischen Handwerks diskutierten Ende Januar die Spitzenkandidaten zur Landtagswahl 2026 über die Zukunft des Landes – und die Rolle des Handwerks.

Auf dem Podium standen Cem Özdemir (Bündnis 90/Die Grünen), Manuel Hagel (CDU), Andreas Stoch (SPD), Dr. Hans-Ulrich Rülke (FDP) und Kim Sophie Bohnen (Die Linke). Die AfD hatte ihre Teilnahme abgesagt.

Im Mittelpunkt der Diskussion standen die 26 Forderungen des Handwerks zur Landtagswahl – von Bürokratieabbau über Fachkräftesicherung bis hin zu In-

frastruktur und Energieversorgung. An diesen Positionen mussten sich die Kandidatinnen und Kandidaten messen lassen. Moderiert von Annika Grah und Anne Guhlich (Stuttgarter Zeitung/Stuttgarter Nachrichten) entwickelte sich im Forum der Handwerkskammer Region Stuttgart ein pointierter Austausch mit klaren Positionen und spürbarer Leidenschaft im Saal.

Große Runde mit FDP-Kandidat Hans-Ulrich Rülke (3.v.r.): (v.l.n.r.) Michael Schmitt (Ig. RNO), Reiner Äckerle, Jörg Pietsch (beide Ig. Region Stuttgart), Dietmar Clysters (Ig. RNO), Christian Reher (Ig. Region Stuttgart), Carsten Beuß und Simon Bauer (Ig. Hohenlohe-Franken)



CDU-Kandidat Manuel Hagel (2.v.l.) mit (v.l.n.r.) Michael Schmitt (Innung RNO), HGF Carsten Beuß, Präsident Michael Ziegler und Dietmar Clysters (Innung RNO)



Grünen-Kandidat Cem Özdemir (r.) im Dialog mit (v.r.n.l.) Landeshandwerkspräsident Rainer Reichhold, Michael Ziegler und Carsten Beuß



Bilder: Verband

Kfz-Gewerbe fordert Tempo bei E-Auto-Förderung

Neujahrsgipfel in Berlin: ZDK-Präsident Peckruhn mahnt Bundesregierung – Branche wartet seit zwei Monaten auf Umsetzung

DR. Zwei Monate nach der Ankündigung eines milliardenschweren Förderprogramms für Elektrofahrzeuge wächst im Kfz-Gewerbe die Ungeduld. Auf dem Neujahrsgipfel unseres Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in Berlin forderte Präsident Thomas Peckruhn die Bundesregierung auf, das Programm endlich auf den Weg zu bringen.

„Für unsere Betriebe ist entscheidend, dass dieser Prozess an Tempo gewinnt. Was wir jetzt brauchen, sind Schnelligkeit und echte Umsetzungsstärke der Politik“, sagte Peckruhn vor rund 1.000 Gästen auf dem EUREF-Campus. Mit dabei: Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (CDU).

Die Verzögerungen sorgen für Verunsicherung – bei den Betrieben wie bei



Der neue ZDK-Vorstand mit den Vertretern aus Baden-Württemberg Petra Wieseler (3.v.r.) und Michael Ziegler (5.v.r.) sowie dem ZDK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Hasler (r.).

den Kunden. Und dies neben den bekannt negativen Auswirkungen auf die Restwerte von Gebrauchtfahrzeugen. Dabei sei das Kaufinteresse bei Privatleuten zuletzt gestiegen, so der ZDK. Was fehle, seien verlässliche Rahmenbedingungen. Peckruhn bekräftigte seine Forderung, das angekündigte Förderprogramm mit einem Volumen von bis zu drei Milliarden Euro zügig und praxisnah umzusetzen.

VDA und VDIK mahnen ebenfalls

Unterstützung kam von der Automobilindustrie. VDA-Präsidentin Hildegard Müller und VDIK-Präsidentin Imelda Labbé warnten in einem gemein-

samen Panel mit Minister Schnieder ebenfalls vor weiteren Verzögerungen. Die Botschaft war einhellig: Die Branche steht bereit, die Transformation zur Elektromobilität mitzugestalten – aber sie braucht Planungssicherheit.

Peckruhn unterstrich den Anspruch des Kfz-Gewerbes, Mobilität in Deutschland zuverlässig, bezahlbar und zukunftsfähig zu sichern. Die Betriebe gewährleisten tagtäglich Versorgungssicherheit auf der Straße, für Privathaushalte ebenso wie für Unternehmen und Kommunen. Diesen Beitrag wolle das Gewerbe sichtbar machen und politisch absichern. Am Rande des Gipfels wurde erstmals der Nachwuchstalentpreis verliehen. Ausgezeichnet wurden Hannes Wirsing, Miriam Dickmann und Johannes Renner für ihre Erfolge bei der Deutschen Meisterschaft und den Euro Skills 2025.

Handwerkstreffen der Spitzen mit Manuel Hagel

CB. Baden-Württemberg wählt am 8. März eine neue Zukunft. CDU-Kandidat Manuel Hagel, der gleichzeitig CDU-Landeschef und Fraktionsvorsitzender im Landtag ist, setzt dabei auf Wirtschaft, Sicherheit und Bildung. Dies machte er bei einem mehrstündigen Austausch mit den Spitzenvertretern des Handwerks Ende Januar deutlich.

Hagel stellte sich den Fragen der Präsidenten, Vorsitzenden und Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammern und Fachverbände. Was er gleich zu Beginn seines Statements erwähnte: Wenn man im „Regierungsprogramm“ der CDU zur Landtagswahl den Begriff „Handwerk“ sucht, erscheinen gleich 19 Erwäh-

nungen. Nun ist Papier geduldig und vom Regierungsprogramm bis zu echten Regierungshandeln ist es ein weiter Weg. Umso mehr galt es an diesem Abend, den Menschen hinter dem Wahlprogramm noch besser kennenzulernen und die Frage, ob das Land bei ihm in guten Händen ist, wie es in der Unterzeile zum CDU-Wahlprogramm „Agenda der Zuversicht“ selbstbewusst steht.

Aufbruch ins Handwerkerland

Wohin sie mit Hagel das Land steuern will, hat die CDU in ihrem Wahlprogramm aufgeschrieben und die verschiedenen Kapitel mit Visionen für einen Zustand im Jahr 2036, also am Ende von zwei Wahlperioden, belegt. Und genau davon berichtete Hagel an diesem Abend, begleitet vom handwerkspolitischen Sprecher der Fraktion Thomas Dörflinger, immer wieder. So will die CDU einen Aufbruch ins „Handwerkerland“, so der Name des einschlägigen Kapitels.

Dort liest man als Vision: „2036 ist Baden-Württemberg das Land der erfolgreichen dualen Ausbildung und eines starken Handwerks. Berufliche und akademische Bildungswege sind gleichwertig und praxisnah. Bildung ist und bleibt die stärkste Investition in unseren Wohlstand. Kluge Köpfe und Talente aus aller Welt kommen gerne nach Baden-Württemberg und tragen zu unserem Wohlstand bei. Die oftmals familiengeführten Handwerksbetriebe sind ein Garant für Wohlstand und sichere Arbeitsplätze.“



Bild: Marcel Ditrich

Die Vertreter des Handwerks waren zahlreich erschienen, um in einem intensiven Austausch dessen Vorstellungen für eine zukünftige Handwerks- und Bildungspolitik in Baden-Württemberg zu diskutieren.

Hagel will Meisterprämie verdoppeln

„Für uns ist handwerkliches Können genauso wertvoll wie akademisches Wissen. Deshalb werden wir die Meisterprämie verdoppeln – als klares Signal der Wertschätzung“, sagte Hagel. Die Politik müsse konsequent den Bürokratiedschungel lichten. „Ein Jahr keine Neuerungen, keine weiteren Auflagen und Formulare, zudem ordentlich ausmisten. Wir wollen arbeiten und keinen Papierkram erledigen“, so die Handwerksvertreter.

„Unser Handwerk mit seinem starken Mittelstand ist das Rückgrat unserer Wirtschaft: tief verwurzelt in unseren Regionen und gleichzeitig immer Motor für Innovation“, so Hagel. Die vielen vor al-

lem auch familiengeführten Unternehmen denken nach seinen Worten nicht in Quartalen, sondern in Generationen. „Sie sind der Anker, der in stürmischen Zeiten hält: als verlässliche Ausbilder, die jungen Menschen Zukunft geben, als Arbeitgeber, die Verantwortung leben, und als Impulsgeber in der Stadt und auf dem Land.“

Positiv ist, dass sich in vielen Teilen des Wahlprogramms Forderung des Handwerks wiederfinden. Diese gelte es aber auch nach der Wahl umzusetzen, sollte die CDU wieder den Ministerpräsidenten stellen. Daran werden sich Fraktion und Kandidat am Ende messen lassen müssen.

ZDK stellt Vorstand neu auf und beschließt Satzungsreform

Mitgliederversammlung in Berlin leitet Generationswechsel ein

DR. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat auf seiner Mitgliederversammlung Ende Januar in Berlin personelle und strukturelle Weichen gestellt. Mit der Wahl von drei neuen Vorstandsmitgliedern leitet das Gremium einen Generationswechsel in der Führung ein.

Neu im Vorstand sind Nina Eskildsen, Thorsten Krämer und Michael Schneider. Alle drei sind in ihren jeweiligen Landesverbänden verwurzelt und bringen langjährige Erfahrung aus der ehrenamtlichen Verbandsarbeit mit – Eskildsen aus Schleswig-Holstein, Krämer aus Hessen, Schneider aus Sachsen.



Bild: ZDK

Neu im ZDK-Vorstand: Thorsten Krämer, Nina Eskildsen und Michael Schneider (v.l.n.r.)

Neben den Personalien verabschiedeten die Delegierten eine umfassende Satzungsreform. Sie wurde mit 95 Prozent Zustimmung angenommen und soll klarere Strukturen schaffen. Der ZDK versteht die Reform als Fundament für eine strategische Neuausrichtung des Bundesverbands.

Damit reagiert der Verband auf eine Phase tiefgreifender Umbrüche in der Verbandslandschaft des Kfz-Gewerbes. Die breite Zustimmung zur Satzungsreform signalisiert, dass die Mitglieder den eingeschlagenen Kurs mittragen. Ob die Neuaufstellung die erhoffte Wirkung entfaltet, wird sich in den kommenden Monaten zeigen.

Ehemaliger Verbandssyndikus Jürgen Eckhardt verstorben

DR. Unser Verband und die Kfz-Innung Region Stuttgart trauern um Rechtsanwalt Jürgen Eckhardt, der am 22. Januar im Alter von 87 Jahren verstorben ist. Als Tarifverhandlungsführer, kooptiertes Vorstandsmitglied und langjähriger Verbandssyndikus und Syndikus der Kfz-Innung Region Stuttgart prägte er unser Gewerbe über ein halbes Jahrhundert maßgeblich mit.

Ende der 1960er Jahre trat er in die Kanzlei des damaligen Verbandssyndikus Dr. Robert Held ein, die bereits seit 1946 mit dem Kfz-Gewerbe zusammenarbeitete. 1980 wurde er dessen Nachfolger und füllte diese Aufgabe über mehr als drei Jahrzehnte mit außergewöhnlichem Engagement aus. Wer rechtlichen Rat bei ihm suchte, fand nicht nur juristische Kompetenz, sondern einen Menschen, der zuhörte und sich wirklich für die Anliegen der Betriebe interessierte.

Besondere Verdienste erwarb sich Eckhardt in der Tarifpolitik: Ab 1984 wirkte er im sozialpolitischen Ausschuss mit, 1999



Bild: KD Busch

wurde er stellvertretender Tarifverhandlungsführer, 2008 schließlich Tarifverhandlungsführer der neu gegründeten Tarifgemeinschaft. Sein legendärer 22-Stunden-Verhandlungsmarathon

gleich im ersten Jahr ist vielen noch in lebhafter Erinnerung. Zahlreiche Pilotabschlüsse, die auch bundesweit Tarifaussensetzungen befriedeten, tragen seine Handschrift.

Sein Engagement reichte weit über unser Gewerbe hinaus: Als Gründer und langjähriger Vorsitzender des Versorgungswerks der Rechtsanwälte in Baden-Württemberg wurde er mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande und dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse ausgezeichnet. Hinzu kamen die Goldene Ehrennadel unseres Verbandes, die Ehrennadel in Gold der Kfz-Innung Region Stuttgart und 2016 die Goldene ZDK-Ehrennadel – die höchste Auszeichnung des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes.

Wer ihn kannte, schätzte seine feinsinnige Art, seinen Humor und seine Fähigkeit, Fachkompetenz mit menschlicher Wärme zu verbinden. Wir verlieren einen geschätzten Wegbegleiter und klugen Ratgeber. Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Christa und allen Angehörigen.

Das Durchleitungsmodell als Schlüssel für einen fairen und wettbewerblichen Ladestrommarkt

Gemeinsames Positionspapier des ZDK, VDIK und BBM

CB. Fairer Wettbewerb an der Ladesäule, unkompliziertes Laden für alle: Mit dem Durchleitungsmodell für Ladestromtarife könnten Politik und Wirtschaft die öffentliche Ladeinfrastruktur deutlich nutzerfreundlicher gestalten – und den Umstieg auf E-Mobilität spürbar beschleunigen. Darauf machen der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK), der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) und der Bundesverband Betriebliche Mobilität (BBM) in einem gemeinsamen Positionspapier aufmerksam.

Vor der „Ladeinfrastruktur-Konferenz 2025“ des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) hatten ZDK, VDIK und BBM

die Bundesregierung aufgefordert, die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen zügig anzupassen, damit das Durchleitungsmodell flächendeckend zur Anwendung kommen kann.

Das Durchleitungsmodell gewährt Stromanbietern einen diskriminierungsfreien Zugang zu öffentlichen Ladesäulen und ermöglicht es so dem Kunden, den eigenen Stromtarif im öffentlichen Raum zu nutzen – unabhängig vom Betreiber. Es sorgt für mehr Transparenz, einheitliche Abrechnung und echte Wahlfreiheit.

In dem gemeinsamen Positionspapier zeigen ZDK, VDIK und BBM auf, wie das Modell rechtlich, technisch und marktseitig weiterentwickelt werden kann, um

langfristig ein faires, wettbewerbliches und verbraucherfreundliches Marktde-sign beim öffentlichen Laden zu gewährleisten.

Die drei Verbände kritisieren, dass das Durchleitungsmodell im „Masterplan Ladeinfrastruktur 2030“ des BMV keine Berücksichtigung findet – obwohl es zentrale Hürden für Verbraucher und Unternehmen abbauen und den Markt deutlich nutzerfreundlicher machen könnte. ZDK, VDIK und BBM rufen daher die Bundesregierung auf, die Einbindung des Durchleitungsmodells erneut zu prüfen, um die Ladeinfrastruktur transparenter, wettbewerblischer und consequent kundenorientiert weiterzuentwickeln.

EU-Kennzeichnungspflicht

Droht irre Bürokratie für den Gebrauchtwagenhandel?

DR. Wer künftig einen gebrauchten Pkw oder ein leichtes Nutzfahrzeug verkauft, soll nach dem Willen der EU-Kommission ebenfalls Verbrauchskennzeichnungen liefern. Damit würde dieser Regelungskomplex, der bislang nur für Neuwagen gilt, erheblich ausgeweitet. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) warnt: Für den mittelständischen Handel wäre das kaum umsetzbar – und für Kunden ein Nachteil statt eines Gewinns.

Hintergrund ist ein Verordnungsentwurf, den die Kommission im Dezember 2025 als Teil ihres „Automotive Package“ vorgelegt hat. Er soll die Verbrauchskennzeichnung europaweit vereinheitlichen und erstmals auch auf leichte Nutzfahrzeuge und Gebrauchtwagen ausweiten.

Das Problem: Für ältere Fahrzeuge liegen oft keine WLTP-Verbrauchswerte vor, weil sie noch nach dem früheren NEFZ-Zyklus zugelassen wurden. Eine nachträgliche Umrechnung ist technisch und bürokratisch aufwendig und zudem fehleranfällig.

ZDK-Präsident Thomas Peckruhn spricht von einem „Brüsseler Bürokratiemonster“. Die Ausweitung auf Gebrauchtwagen öffne „professionell agierenden Abmahnvereinen Tür und Tor“, da gebrauchte Fahrzeuge häufig vom Originalzustand abweichen und objektive Verbrauchswerte kaum zu ermitteln seien. Die Folge: Händler müssten das Risiko abwägen, ob sie ältere Fahrzeuge überhaupt noch in Zahlung nehmen.

In einem Acht-Punkte-Papier an Bundeswirtschaftsministerin Reiche fordert der ZDK deshalb deutliche Korrekturen. Kern der Forderungen: Die Kennzeich-

nungspflicht soll über eine Datenbank-Lösung auf die Hersteller verlagert werden und auf Neufahrzeuge beschränkt bleiben. Außerdem müsse klar geregelt werden, wer bei Online-Angeboten für die korrekte Darstellung haftet – der Händler oder der Plattformbetreiber. Auch eine verpflichtende Angabe zum Batteriezustand gebrauchter E-Fahrzeuge lehnt der ZDK in der vorgeschlagenen Form ab.

Für die Kfz-Betriebe in Baden-Württemberg hätte die Verordnung in ihrer jetzigen Form spürbare Folgen. Gerade der Gebrauchtwagenhandel ist für viele Betriebe ein unverzichtbarer Umsatzträger und Ertragsbringer – bei einer durchschnittlichen Umsatzrendite von unter zwei Prozent wiegt jedes zusätzliche Haftungsrisiko schwer. Unser Verband und der ZDK werden die weitere Entwicklung auf EU-Ebene deshalb eng begleiten.

Diskriminierungsfreier Zugang zu RMI und Fahrzeugdaten

Wichtiger Meilenstein ist erreicht!

AG. Die Bundesregierung hat den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) darüber in Kenntnis gesetzt, dass der technische Ausschuss für Kraftfahrzeuge (TCMV) den delegierten Rechtsakt zur Änderung des Anhang X der Verordnung (EU) 2018/858 (Typgenehmigungsverordnung) ohne weitere Änderungen gebilligt hat.

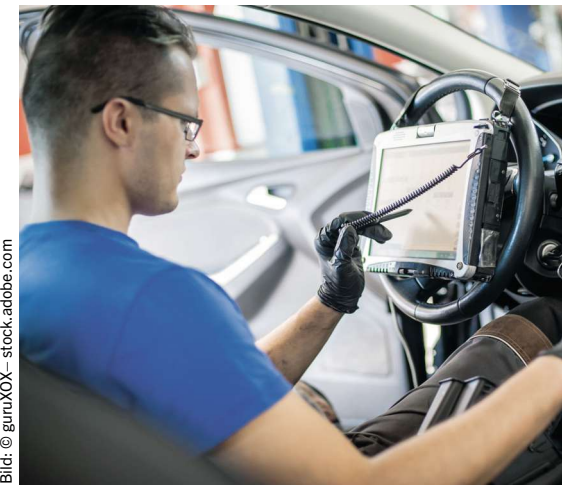


Bild: © gnuXOX – stock.adobe.com

Der Anhang X der Verordnung 2018/858 regelt bekanntlich die Anforderungen an den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI), einschließlich den technischen Informationen, Diagnose- und Programmierfunktionen sowie den Anforderungen an OBD-Informationen und standardisierte Schnittstellen.

Die nun gebilligte Anpassung konkretisiert beziehungsweise aktualisiert die technischen und funktionalen Vorgaben, insbesondere im Hinblick auf:

- den diskriminierungsfreien Zugang unabhängiger Marktteilnehmer zu fahrzeugbezogenen Daten und Funktionen,
- Anforderungen an Cybersicherheit und Authentifizierungsverfahren,
- technische Spezifikationen für den Zugriff auf OBD-Informationen sowie Remote-Diagnose- und Programmiermöglichkeiten,
- die Harmonisierung mit einschlägigen UNECE-Regelungen (beispielsweise im Bereich Software-Updates und Cybersecurity).

Mit der Billigung im TCMV ist ein zentraler verfahrensrechtlicher Meilenstein erreicht. Der delegierte Rechtsakt wird nun der Europäischen Kommission zur formellen Annahme vorgelegt. Nach Annahme durch die Kommission beginnt die zweimonatige Einspruchsfrist für das Europäische Parlament (und den Rat). Innerhalb dieses Zeitraums können die Mitgesetzgeber Einwände erheben. Vorbehaltlich eines Einspruchs rückt damit das Inkrafttreten der überarbeiteten Anforderungen an Anhang X der Typgenehmigungsverordnung nach langem Hin und Her endlich in greifbare Nähe. Für Hersteller, Typgenehmigungsbehörden sowie unabhängige Marktteilnehmer ist dies von erheblicher praktischer Bedeutung, da die technischen Zugangsbedingungen und Compliance-Anforderungen künftig auf dieser Grundlage überprüft und umgesetzt werden. Über den weiteren Fortgang des Verfahrens – insbesondere die formelle Annahme durch die Kommission und den Ablauf der Einspruchsfrist – werden wir umgehend informieren.

Die wichtigsten Forderungen im Überblick

- **EU-Produktdatenbank rechtzeitig bereitstellen** und Haftung klar bei den Herstellern verankern.
- **Keine Kennzeichnungspflicht für Gebrauchtwagen:** WLTP-Werte liegen für ältere Fahrzeuge oft nicht vor, Umrechnungen vom NEFZ-Zyklus sind fehleranfällig.
- **Keine verpflichtende Angabe zum Batteriezustand (SoH)** bei gebrauchten E-Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden.
- **Keine Ausweitung auf leichte Nutzfahrzeuge:** geringe Relevanz für Privatkunden, unverhältnismäßiger Aufwand.
- **Plattformbetreiber in die Pflicht nehmen:** Händler können nur haften, soweit sie Einfluss auf die Darstellung haben.
- **Einheitliche Sanktionsregeln in der gesamten EU,** um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Mitgliedstaaten zu vermeiden.

Was Werkstattkosten bei E-Autos wirklich bedeuten

ZDK stellt klar: Höhere Stundenverrechnungssätze sind keine Abzocke, sondern bilden reale Investitionen ab

DR. Medienberichte über angeblich überhöhte Werkstattkosten bei Elektrofahrzeugen zeichnen ein verzerrtes Bild. Wer nur auf den Stundenverrechnungssatz schaut, ignoriert die tatsächlichen Kostenstrukturen – und übersieht, dass Kunden am Ende oft sogar günstiger fahren. Darauf weist unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hin.

„Der tatsächliche Wartungsaufwand ist insgesamt geringer als beim Verbrenner, sodass die Gesamtkosten für Kundinnen und Kunden oft günstiger sind“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn.

Denn der Stundenverrechnungssatz ist nicht mit dem Stundenlohn des

Mechanikers gleichzusetzen. Er bildet zahlreiche Faktoren ab – von Personalkosten über Spezialwerkzeuge und Werkstattinfrastruktur bis hin zu Gewährleistung und Haftung. Gerade bei Elektro-



fahrzeugen sind diese Kosten erheblich gestiegen, weil Hochvolttechnik kontinuierliche Schulungen, regelmäßige Zertifizierungen und spezielle Ausrüstung erfordert. Für autorisierte Betriebe sind solche Investitionen durch Herstellervorgaben verbindlich und für freie Marktteilnehmer teilweise ganz praktisch erforderlich.

Die Rechnung geht dennoch auf: Verbrenner verursachen höhere Wartungsumfänge, weil mehr Verschleißteile verbaut sind. Bei E-Fahrzeugen ist der Aufwand geringer. Über die gesamte Haltedauer bleiben die Kosten damit vergleichbar – höhere Stundensätze bedeuten nicht automatisch höhere Rechnungen.

Masterplan Ladeinfrastruktur lässt Kundenperspektive außen vor

CB. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) bewertet den Masterplan Ladeinfrastruktur 2030 als wichtigen und grundsätzlich richtigen Schritt, um den Ausbau einer flächendeckenden, nutzerfreundlichen und wettbewerbsfähig organisierten Ladeinfrastruktur voranzubringen. Zugleich mahnt der Verband an, dass die Umsetzung stärker an der Realität des Marktes und den Erfahrungen aus dem täglichen Kundendialog ausgerichtet werden muss.

Trotz Kritik erkennt der ZDK im Masterplan viele positive Ansätze: Die Förderung von Ladeinfrastruktur in Mehrparteienhäusern und die Zertifizierung der KfW als EU-Implementing Partner entsprechen zentralen Forderungen des Kfz-

werbes. Gemeinsam mit der Abschaffung nächtlicher Blockiergebühren und der Einführung von Reservierungsfunktionen stärken diese Maßnahmen Vertrauen, Nutzerfreundlichkeit und Investitionssicherheit.

Der Verband begrüßt zudem die Privilegierung des Ladeinfrastrukturausbaus im Außenbereich und die klare Feststellung, dass Ladepunkte nicht als Tankstellen nach der Baunutzungsverordnung gelten. Diese Erleichterungen beschleunigen Planung und Genehmigung – und fördern so den Ausbau vor Ort.

Ebenso begrüßt der ZDK, dass der Masterplan das Potenzial des bidirektionalen Ladens anerkennt, kritisiert aber, dass hierbei die zentrale Rolle des Kfz-Gewerbes für Klimaschutz und Netzstabilität

unterschätzt wird. Mit rund 115 GWh Speicherkapazität übertreffen E-Fahrzeugbatterien alle stationären Speicher in Deutschland. Autohäuser mit einer großen Menge batteriebetriebener Fahrzeuge könnten als dezentrale Energiespeicher mit großem Potenzial Netzengpässe abmildern, Lastspitzen glätten und die Energiewende stärken.

In seiner umfassenden Stellungnahme zum Masterplan fordert der ZDK ein Förderprogramm, steuerliche Entlastungen und die Einbindung des Kfz-Handels bei Standards und Geschäftsmodellen für Vehicle-to-Grid und Vehicle-to-Home Systeme.

Zugleich warnt der ZDK, bestehende EU-Vorgaben durch nationale Zusatzregelungen zu verschärfen.

Bild: ZDK

Bild: © memorystockphoto – stock.adobe.com

DAT Report 2026: Kunden kaufen nur noch, wenn es sein muss

DR. Wirtschaftliche Unsicherheit, hohe Preise und fehlende Impulse bei der Elektromobilität – das Autojahr 2025 war geprägt von Zurückhaltung. Das zeigt der neue DAT Report 2026, den die Deutsche Automobil Treuhand Ende Januar in Berlin vor rund 1.000 Branchenvertretern vorgestellt hat.

Die Zahlen sind eindeutig: 80 Prozent aller Gebrauchtwagenkäufer gaben an, der Kauf sei „absolut notwendig“ gewesen – ein Rekordwert. Gleichzeitig erklärten 76 Prozent der Pkw-Halter, sie würden ihr aktuelles Auto weiterfahren, um die Entwicklung bei Antriebsarten und E-Mobilität abzuwarten. Gekauft wird also nur, wenn es nicht mehr anders geht.

Für das Werkstattgeschäft ergibt sich daraus ein zwiespältiges Bild: Wer sein Auto länger fährt, braucht mehr Service. Die durchschnittlichen Wartungskosten sind auf 542 Euro gestiegen, Reparaturen schlugen mit 604 Euro zu Buche – ein Plus von rund 30 Prozent seit 2020. Zugleich sank aber die Zahl der Aufträge pro Fahrzeug. Weniger Aufträge zu höheren Preisen – das spüren auch die Kunden: Knapp 60 Prozent der Halter gaben an, ihr Werkstattverhalten wegen der gestiegenen Kosten geändert zu haben.



Bild: DAT

Eine gute Nachricht liefert der Report für den Handel: Drei Viertel aller Gebrauchtwagen wurden beim Händler gekauft. Der freie Handel lag dabei mit 38 Prozent erstmals vor dem Markenhandel. Und mehr als 90 Prozent der Käufer würden ihren Händler weiterempfehlen.

Der vollständige DAT Report 2026 ist kostenpflichtig. Eine Kurzversion mit den wichtigsten Ergebnissen steht unter www.dat.de/news/dat-report-2026 zum kostenlosen Download bereit.

DR. Wenige Wochen vor der Landtagswahl am 8. März hat die Kfz-Innung Region Stuttgart den Austausch mit dem SPD-Spitzenkandidaten Andreas Stoch gesucht. Im Autohaus Äckerle in Korb sprachen Innungsvertreter mit dem Landtagsabgeordneten und SPD-Landesvorsitzenden über Fachkräftenachwuchs, berufliche Bildung und die Gleichwertigkeit von Ausbildung und Studium – Themen, die Stoch aus seiner Zeit als Kultusminister (2013–2016) kennt. Auch branchenspezifische Fragen des Kfz-Gewerbes kamen zur Sprache. Das Gespräch reiht sich ein in die regelmäßigen Kontakte des Gewerbes zur Landespolitik über alle Parteien hinweg.

Austausch vor der Landtagswahl (v.l.): Innungsgeschäftsführer Christian Reher, Autohausinhaber Rainer Äckerle, SPD-Spitzenkandidat Andreas Stoch und Obermeister Torsten Treiber.



Bild: Kfz-Innung Region Stuttgart

Rhein-Neckar-Odenwald

Fast 30 Jahre ohne Aus-Schalter – Harald Gross verabschiedet sich als Geschäftsführer der Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald – Michael Schmitt übernimmt

DR. „Bei Harald Gross habe ich in all den Jahren nie einen Aus-Schalter gefunden“, sagte Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß über den langjährigen Innungsgeschäftsführer. Ob bei Ausschusssitzungen, Delegiertenversammlungen oder nächtlichen Diskussionen am Rande von Verbandsveranstaltungen – wenn andere müde wurden, fing Gross oft erst richtig an.

Ende Januar wurde er nun in Mannheim in den Ruhestand verabschiedet. Verbandspräsident Michael Ziegler würdigte einen Mann, der die Innung nicht nur verwaltet, sondern geprägt hat. Als Gross 1996 anfang, residierte die Innung noch in einem Wohnhaus in Ilvesheim. Heute steht am neuen Standort der Innung



Silberne Ehrennadel zum Abschied: Präsident Michael Ziegler (l.) und Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß (r.) dankten Harald Gross für fast 30 Jahre Einsatz für das Kfz-Gewerbe.

in Mannheim ein modernes Büro- und Fortbildungszentrum – mit zwei Tagungsräumen, die er „Bertha“ und „Carl“ getauft hat, nach den Mannheimer Automobilpionieren.

Gross brachte sich weit über die Innungsgrenzen hinaus ein: im Ausschuss Berufsbildung, im Ausschuss Freie Werkstätten, im Ausschuss Technik, Sicherheit und Umwelt. Bis 2020 führte er den Meisterprüfungsausschuss der Handwerkskammer Mannheim. Er baute Kooperationen mit den Nachbar-

innungen auf, etablierte die Innung als Medienansprechpartner in der Region und trieb die digitale Gesellenprüfung voran.

Für seine Verdienste verlieh ihm unser Verband jetzt die Silberne Ehrennadel – die zweithöchste Auszeichnung des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg.

Mit Michael Schmitt übernimmt ein Kfz-Meister und Betriebswirt des Handwerks, der als langjähriger Ausbilder bei der Handwerkskammer die Branche von Grund auf kennt. Er ist erst der vierte Geschäftsführer der Innung seit 1948.

Harald Gross hinterlässt eine der stärksten Innungen im Land: 370 Betriebe, über 4.000 Beschäftigte, 600 Auszubildende. Und ein Team, das ihn vermissen wird.

Bild: Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald

Bank11-EvoFix – Die Reparaturkostenversicherung



ON TOP
BANK11-DEALERFIX

BANK 11

