

Seite 2

Spritpreisbremse: Gut gemeint, schlecht gemacht

Diesel über 2,05 Euro, Benzin knapp unter zwei Euro: Die Spritpreise belasten Autofahrer und Betriebe gleichermaßen. Die Bundesregierung hat nun ein Maßnahmenpaket auf den Weg gebracht, das sich am österreichischen Modell orientiert. Tankstellen sollen ihre Preise künftig nur noch einmal am Tag erhöhen dürfen. Senkungen bleiben jederzeit möglich. Zusätzlich soll das Kartellrecht verschärft werden: Mineralölkonzerne müssten Preiserhöhungen vorab begründen.

Seite 3

ZDK fordert praxistaugliche Regeln für den Fahrzeugbestand

Wer ein drei Jahre altes Auto verkauft, soll es künftig mit einem Energielabel versehen. Wer ein zehn Jahre altes Fahrzeug wartet, muss wissen, ob der Hersteller noch Sicherheitsupdates liefert. Und wer einen Unfallwagen begutachtet, soll verbindlich festlegen, ob er repariert oder verschrottet wird. Vier aktuelle Regulierungsvorhaben auf EU-Ebene greifen tief in den Alltag von Werkstätten und Autohäusern ein.

Seite 4

Fahrzeugzulassung für Kunden – ZDK startet digitale Lösung für Autohäuser

Mit der „ZDK-Onlinezulassung“ können Betriebe Fahrzeuge direkt im eigenen Haus an- und abmelden. Das spart Zeit und bis zu 70 Euro pro Vorgang.

Aus den Innungen

Rhein-Neckar-Odenwald: Trauer um Georg Heiler. Region Stuttgart: Generationenwechsel: Frank Schnierle neuer Obermeister, Torsten Treiber ist Ehrenobermeister.

„Das ist kein Polster, das ist eine Rasierklinge“

Jahrespressekonferenz: Unser Verband stellt vier Forderungen an die neue Landesregierung und legt die Kausalkette der drängendsten Branchenprobleme offen

DR. Verfehlte Modellpolitik der Hersteller, sinkende Margen, steigende Investitionskosten und ein Servicegeschäft am Höhepunkt: Auf der Jahrespressekonferenz unseres Verbandes im Stuttgarter Haus der Wirtschaft zeichnete Präsident Michael Ziegler eine geschlossene Kausalkette nach, die den wachsenden Druck auf die rund 3.700 Betriebe mit 82.000 Beschäftigten im Land erklärt. Die Veranstaltung stieß auf breite Resonanz bei Fach- und Publikumsmedien. Die dpa griff die Meldung im Nachgang auf.

Strukturbruch am Neuwagenmarkt

2025 war ein Wendejahr. Erstmals wurden in Deutschland weniger als die Hälfte aller Neuwagen mit reinem Verbrenner zugelassen, der Anteil fiel auf 41 Prozent nach noch 52 Prozent im Vorjahr. Gleichzeitig erreichten die rein elektrischen Neuzulassungen mit 545.000 Fahrzeugen ein Allzeithoch, ein Plus von 43 Prozent. Baden-Württemberg liegt dabei vorn: Jeder dritte Neuwagen im Land hat bereits einen Elektroantrieb, jeder fünfte fährt rein elektrisch. „Was auf die Branche zukommt, kommt in Baden-Württemberg früher an. Das ist Chance und Risiko zugleich“, sagte Ziegler. Der Gesamtmarkt bleibt jedoch schwach. Mit 2,86 Millionen Neuzulassungen liegt er weiterhin ein Fünftel unter dem Vor-Corona-Niveau. Seit sechs Jahren verharrt der Markt unter dieser Schwelle. Für Ziegler ist das



Verbandspräsident Michael Ziegler (Mitte) legte auf der Jahrespressekonferenz eine Kausalkette der Branchenkrise offen und formulierte vier Forderungen an die neue Landesregierung. Pressesprecherin Birgit Leicht und Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß ergänzten die Analyse.

kein reines Branchenproblem: „Das ist eine gesamtwirtschaftliche Krise. Die Kfz-Betriebe in Baden-Württemberg spüren das jeden einzelnen Tag.“

Hersteller in der Verantwortung

„Viele Hersteller haben sich vergaloppiert“, sagte der Verbandspräsident. Der durchschnittliche Neuwagenpreis in Baden-Württemberg liege bei knapp 45.000 Euro, ein Drittel mehr als 2019. „Man kann aber nicht nur Luxus-Boutiquen betreiben, wenn die Menschen ein bezahlbares Auto für den Arbeitsweg brauchen.“ Die Konsequenzen trügen die Händler: Nahezu alle Hersteller verlagerten Mar-

gen zurück in die eigenen Reihen. Die durchschnittliche Umsatzrendite liege bei knapp über einem Prozent. „Bei einem Umsatz von einer Million Euro bleiben gut zehntausend Euro. Das ist kein Polster, das ist eine Rasierklinge.“ Die Zahl der Großinsolvenzen im Autohandel habe sich verdreifacht: von elf auf 32. Als alarmierendstes Signal benannte Ziegler die Entwicklung im Servicegeschäft. Die Werkstattbesuche seien in sechs Jahren um 31 Prozent gesunken, die Wartungshäufigkeit pro Fahrzeug erstmals unter eins gefallen. „Was der Handel heute spürt, kommt bei der Werkstatt morgen an.“

Steigende Kosten, erste Risse bei der Ausbildung

Pressesprecherin Birgit Leicht ergänzte das Bild. Die durchschnittlichen Wartungskosten hätten mit 542 Euro einen historischen Höchstwert erreicht, ein Plus von 27 Prozent seit 2020. Der Wettbewerb zwischen freien und markengebundenen Betrieben funktioniere und halte die Preise in Schach. Bei der Ausbildung zeigten sich erste Risse: Der Kfz-Mechatroniker sei zwar erneut Deutschlands beliebtester Ausbildungsberuf, doch nach zwei Wachstumsjahren verzeichne die Branche erstmals einen Rückgang um 2,4 Prozent.

Vier Forderungen an die Landesregierung

Aus dieser Analyse leitete unser Verbandspräsident vier Erwartungen ab, unabhängig von der Zusammensetzung der künftigen Koalition.

Erstens: Elektromobilität dürfe kein Neuwagen-Privileg bleiben. Die Hälfte der

Baden-Württemberger verdiene weniger als 35.000 Euro brutto im Jahr, der durchschnittliche Neuwagen koste aber 45.000 Euro. „Da stimmt etwas grundlegend nicht“, sagte Ziegler. Der Schlüssel liege im Gebrauchtwagenmarkt, der politische Flankierung brauche: Ladeinfrastruktur, wettbewerbsfähige Strompreise und Transparenz beim Batteriezustand.

Zweitens: Die Meisterprämie müsse auf mindestens 3.000 Euro steigen. Bayern und Niedersachsen zahlten längst 3.000 beziehungsweise 4.000 Euro. „Baden-Württemberg ist Automobilland Nummer eins. Dann darf es beim Handwerksnachwuchs nicht Schlusslicht sein.“ Beide Spitzenkandidaten von CDU und Grünen hätten sich vor der Landtagswahl zur Erhöhung bekannt. „Wir nehmen sie beim Wort.“

Drittens: Der Datenzugang für unabhängige Werkstätten müsse gesetzlich abgesichert werden. „Wer den Wettbewerb bei Kfz-Reparaturen einschränkt, macht Mobilität teurer“, sagte Leicht. „Und höhere Preise treffen zuerst die, die es sich am wenigsten leisten können: Pendler, Familien, Geringverdiener.“

Viertens: Das geplante EU-Verbrauchslabeling für Gebrauchtwagen müsse grundlegend überarbeitet werden. Für ältere Fahrzeuge existierten die geforderten Verbrauchswerte schlicht nicht. Die Pflicht zur Bereitstellung der Daten müsse die Hersteller treffen, nicht den Handel.

„82.000 Beschäftigte in Baden-Württemberg liefern jeden Tag. Evolution statt Verordnung: Das ist der Maßstab, an dem wir die nächste Landesregierung messen werden“, schloss Ziegler.



Die Jahrespressekonferenz wurde live gestreamt und kann auf dem YouTube-Kanal des Verbandes (kfz-bw) abgerufen werden.

Spritpreisbremse:

Gut gemeint, schlecht gemacht

Die Bundesregierung will mit einer Einmal-täglich-Regel die Spritpreise zähmen. Die Branche warnt: Das Gegenteil könnte eintreten.

DR. Diesel über 2,05 Euro, Benzin knapp unter zwei Euro: Die Spritpreise belasten Autofahrer und Betriebe gleichermaßen. Die Bundesregierung hat nun ein Maßnahmenpaket auf den Weg gebracht, das sich am österreichischen Modell orientiert. Tankstellen sollen ihre Preise künftig nur noch einmal am Tag erhöhen dürfen. Senkungen bleiben jederzeit möglich. Zusätzlich soll das Kartellrecht verschärft werden: Mineralölkonzerne müssten Preiserhöhungen vorab begründen.

Politik verursacht zusätzliche Preissteigerungen

Das Kfz- und Tankstellengewerbe Baden-Württemberg hält die Einmal-täglich-Regel für kontraproduktiv. Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß: „Wenn nur einmal am Tag erhöht wird und man nicht weiß, wie der Markt weiter reagiert, dann wird ein Puffer eingebaut. Die Konzerne setzen den Preis höher an und robben sich dann langsam runter bis zum nächsten Erhöhungszeitpunkt.“ Der Durchschnittspreis würde also steigen, nicht sinken. Erfahrungen aus Österreich, wo eine solche Regel seit 2009 gilt, stützen diese Einschätzung. Dies wiederum sei schädlich für die mittelständischen Tankstelleneigentümer und Eigentümerstationen, deren Literpreis unabhängig vom Literpreis gleich bleibe und die sehr stark auf das Geschäft im Shop angewiesen seien. „Hohe Kraftstoffpreise belasten das Shopgeschäft, weil Verbraucher bei Folgekäufen sparen“, so Beuß.

Komplizierte Marktmechanismen

Beuß verwies zudem darauf, dass die Marktmechanismen weit komplizierter seien, als die politische Debatte vermuten lasse. Der Preis an der Zapfsäule hänge nicht vom Rohölpreis ab, sondern vom Börsenpreis des Fertigprodukts aus der

Raffinerie. Der Ausbruch des Krieges gegen den Iran habe zudem drei direkte Effekte auf den Kraftstoffmarkt:

- Internationale Terminmärkte (Brent, WTI) reagierten mit unmittelbaren Aufschlägen auf die eingeschränkte Verfügbarkeit von Rohöl aus dem Persischen Golf.
- Die Straße von Hormuz ist Transitweg für rund 20 Prozent des weltweit gehandelten Rohöls. Einschränkungen erhöhen die Risikoprämien auf Frachtraten und Versicherungskosten.
- Säulenpreise folgen dem Großhandelsmarkt mit einer Verzögerung von typischerweise drei bis sieben Tagen.

Zu geringe Raffineriekapazitäten

Dazu kommen zu geringe Raffineriekapazitäten in Europa: Die Produktpreise, beispielsweise Diesel, stiegen nach Kriegsbeginn noch erheblich schneller an als die Ölpreise, weil diese Produkte nicht in ausreichender Menge von den europäischen Raffinerien produziert werden können. Rund 25 Prozent des europäischen Dieselbedarfs werden als fertiges Produkt beziehungsweise Vorprodukt „Gasöl“ importiert. Ein Grund für die zu geringen Raffineriekapazitäten sind auch in den Weichenstellungen der europäischen Politik für ein faktisches Verbrennerverbot zu sehen, da angesichts sehr langer Amortisationszeiträume kaum noch in Raffinerien investiert werde. „Diese Zusammenhänge sind in der Politik leider sehr wenig bekannt“, so Beuß. Unser Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG) fordert statt Markteingriffen eine befristete Senkung der Energiesteuer auf die EU-Mindestsätze. Das würde den Literpreis direkt und ohne bürokratischen Umweg senken. Denn inklusive aller Steuern und Abgaben kassiert der Staat rund 60 Prozent pro Liter Kraftstoff.

Die NÜRNBERGER Automobil informiert: Betriebsrente InvestGarant – die flexible Altersvorsorge

CB. Betriebliche Altersvorsorge (bAV), effizienter Vermögensaufbau und garantierte Rente? Das geht! Mit der Betriebsrente InvestGarant stehen Ihnen verschiedene Möglichkeiten der Fondsanlage zur Verfügung. Dabei kann der Anlagefokus auf mehr Garantie oder höheren Renditechancen liegen. Sicherheit und Renditechancen.

Wer bei seiner Altersvorsorge auf Nummer sicher gehen will, verschenkt in der Regel attraktive Renditechancen. Nicht so bei der NÜRNBERGER Betriebsrente InvestGarant. Die fondsgebundene Rentenversicherung in der bAV erfüllt beide Wünsche:

- Sie verbindet Sicherheit mit der Chance auf Wertzuwächse am Kapitalmarkt.
- Zusage einer lebenslangen Altersrente (feste Erlebensfallsumme).
- Gute Renditemöglichkeiten, z. B. in der freien Investmentanlage mit den NÜRNBERGER Fonds-Strategien – sowie Absicherung der Garantien mit attraktiven Garantiefonds und festverzinslichem Deckungskapital.

Abhängig von der Kapitalmarktlage prüft die NÜRNBERGER monatlich für

Sie, wie das Guthaben zwischen Sicherheitskomponente und Fondsanlage aufgeteilt werden kann. Ob Sie dabei mehr Sicherheit oder bessere Renditechancen haben möchten, entscheiden Sie zu Vertragsbeginn. Dazu stehen Ihnen drei Garantie-Varianten zur Auswahl.



Ihr Ansprechpartner:
Vertriebsdirektor Christian Stettner
Leitung Gewerbe und Verbände
NÜRNBERGER AutoMobil
Versicherungsdienst GmbH
Mobil: 0151-53840997
E-Mail:
christian.stettner@nuernberger-automobil.de

Bild: Stettner

Erst fragen, dann schweißen

Die 7. Fachtagung für historische Fahrzeuge auf der Retro Classics zeigt Werkstätten Wege durch den Ersatzteil-Dschungel

DR. Wenn ein Youngtimer Baujahr 1996 zum Oldtimer wird, hat er längst einen geordneten Katalysator an Bord. Und der ist nach 30 Jahren oft am Ende. Originalersatz? Kaum noch verfügbar. Die Frage, wie Werkstätten solche Fahrzeuge legal auf der Straße halten, stand im Mittelpunkt der 7. Fachtagung für Fachbetriebe für historische Fahrzeuge, die unser Verband im Februar auf der Retro Classics in Stuttgart veranstaltete. Hierfür gab es eine Kooperation mit der Kfz-Innung Region Stuttgart, die ihren Messestand als Tagungslocation zur Verfügung stellte.

Abgasanlage und Katalysator: Neue Lösungen für alte Probleme

Rund 40 Teilnehmer verfolgten denn auch auf dem Messestand, wie Spezialisten praxisnahe Lösungen für ein wachsendes Problem vorstellten. Marlene



Bild: Verband

Erst fragen, dann schweißen: Carsten Bräuer von der DEKRA ordnete die Fachvorträge aus Sicht der Straßenverkehrszulassungsordnung ein. Im Hintergrund einer der Lehrgangsmotoren des Zertifikatslehrgangs.

Meyer von Fox Sportauspuff erläuterte, wie Edelstahl-Abgasanlagen in Einzelfertigung entstehen, die historisch korrekt und zugleich deutlich langlebiger als die Originale sind. Tom Mühlentz von HJS zeigte Wege auf, wie Werkstätten über eine Herstellererklärung und den Paragraph 21 auch ohne teure ECE-Prüfung Ersatzkatalysatoren legal verbauen können. Besonders bei Fahrzeugen ab Euro 2 werde

das Thema in den kommenden Jahren immer drängender.

Den roten Faden lieferte Carsten Bräuer von der DEKRA, der jeden Vortrag aus Sicht der Straßenverkehrszulassungsordnung einordnete. Seine Kernbotschaft: Werkstätten sollten vor jedem Eingriff an der Abgasanlage mit der zuständigen Prüforganisation sprechen. Wer sich innerhalb dieser Leitplanken bewege, habe bei der Abnahme keine Probleme. Wichtig auch sein Hinweis, dass ein H-Kennzeichen nicht dazu berechtigt, vorhandene Abgasreinigungssysteme auszubauen. Ein Fahrzeug, das mit Katalysator homologiert wurde, muss diesen behalten.

Kabelsätze, Verdecke und Nachwuchsqualifizierung

Marco Krebs von Cartronic aus Magstadt zeigte, wie sein Betrieb Kabelsätze in

Handarbeit nachfertigt: mit hitzebeständigen Silikonleitungen und originalgetreuen Steckverbindern, die teils im 3D-Druck entstehen. Sattlermeister Sven Lehning von EURO-TOP gab Einblicke in die Qualitätsunterschiede bei Cabriolet-Verdecken. Prof. Dr. Reinhold Bopp von der Hochschule Nürtingen-Geislingen stellte den Zertifikatslehrgang „Experte für Young- und Oldtimer-technik“ vor, der in kleinen

Gruppen von sechs Teilnehmern Praxiswissen an Motoren, Vergasern und Zündanlagen vermittelt. Vier weitere Kurse sind für 2026 geplant.

Durch die Veranstaltung führte Wilhelm Supper, Oldtimerbeauftragter unseres Verbandes, der die Fachtagung vor sieben Jahren ins Leben gerufen hat. Dass die Tagung Jahr für Jahr hochkarätige Referenten zusammenbringt, ist auch seinem persönlichen Netzwerk in der Oldtimer-Szene zu verdanken. Im November 2025 wurde Supper dafür mit der Silbernen Ehrennadel unseres Verbandes ausgezeichnet.

Nachwuchstalentspreis des Kfz-Gewerbes

RB. Mit einer neuen Auszeichnung möchte das Kfz-Gewerbe herausragende Leistungen seiner Nachwuchskräfte würdigen. Auf dem Neujahrsgipfel wurde der neue Nachwuchstalentspreis erstmals verliehen.

Der Berufsnachwuchs stand zum Abschluss des ZDK-Neujahrsempfangs in Berlin auf der Bühne. Erstmals verliehen ZDK-Präsident Thomas Peckruhn und ZVK-Vorstandsmitglied Jeffrey Kilian den ZDK-Nachwuchstalentspreis. Ausgezeichnet wurden Hannes Wirsing (besten Kfz-Mechatroniker, Deutsche Meisterschaft 2025), Miriam Dickmann (Top 10 Euro Skills 2025) und Johannes Renner (Silbermedaillen-Gewinner Euro Skills 2025).

Kilian stand zuvor schon in einer Diskussionsrunde auf der Bühne. Unter dem Motto „Schrauben an der Zukunft“ sprach er mit unserem Mitglied im Geschäftsführenden Vorstand Petra Wieseler, Tessa Cramer-Biermann und

Belinda Erkner über Nachwuchsförderung und Stärkung der Arbeitgeberattraktivität. Im Fokus: Entwicklungschancen für junge Menschen, vor allem auch Frauen, und neue Ansätze in Ausbildung, Patenschaften und Wertschätzung. „Unsere Branche wandelt sich – mit starken Frauen, jungen Talenten und innovativen Technologien. Wer heute investiert, sichert die Mobilität von morgen“, bilanzierte ZDK-Präsident Peckruhn.



Unser Vorstandsmitglied Petra Wieseler (rechts) im Gespräch mit erfolgreichen Unternehmerinnen und BIV-Vorstandsmitglied Jeffrey Kilian.

Bild: Holger Zietz, Vogel Communications Group

ZDK fordert praxistaugliche Regeln für den Fahrzeugbestand

Vier EU-Regulierungsvorhaben betreffen Werkstätten und Handel direkt. Unser Zentralverband bezieht Position.

DR. Wer ein drei Jahre altes Auto verkauft, soll es künftig mit einem Energielabel versehen. Wer ein zehn Jahre altes Fahrzeug wartet, muss wissen, ob der Hersteller noch Sicherheitsupdates liefert. Und wer einen Unfallwagen begutachtet, soll verbindlich festlegen, ob er repariert oder verschrottet wird. Vier aktuelle Regulierungsvorhaben auf EU-Ebene greifen tief in den Alltag von Werkstätten und Autohäusern ein. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat dazu jetzt Stellung bezogen, mit einer klaren Botschaft: Zusätzliche Bürokratie muss vermieden werden. Denn nachhaltige Mobilität entscheidet sich nicht im Verkaufsraum, sondern im Fahrzeugbestand. „Es sind die Werkstätten und Autohäuser, die Fahrzeuge über Jahre fachgerecht betreuen, reparieren und warten. Genau dort wird Mobilität nachhaltig gestaltet“, sagt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn.

Energielabel als Risiko für den Handel
Besonders brisant für den Kfz-Handel ist das geplante Energielabel für Gebraucht-

wagen. Typgenehmigungswerte aus der Neufahrzeugphase spiegeln nach Jahren intensiver Nutzung oft nicht mehr den tatsächlichen Zustand wider. Eine pauschale Kennzeichnungspflicht, so die Befürchtung, könnte zur juristischen Falle für Händler werden, ohne Käufern echte Orientierung zu bieten. Das Kfz-Gewerbe fordert deshalb vereinfachte Regeln, die informativ und rechtssicher zugleich sind, und eine Verlagerung der Pflichten auf die Hersteller.

Cybersicherheit kennt kein Ablaufdatum

Beim Thema Cybersicherheit drängt der ZDK darauf, dass Hersteller die Verantwortung für Software-Updates nicht einfach ablaufen lassen. Hinter dem sperrigen Begriff „End of Cybersecurity-Support“ verbirgt sich ein konkretes Szenario: Hersteller könnten ab einem bestimmten Zeitpunkt nur noch eine beobachtende Rolle beim digitalen Schutz ihrer Fahrzeuge übernehmen. Für Betriebe, die diese Fahrzeuge weiter warten, ent-

stünden unkalkulierbare Risiken. „Cybersicherheit ist ein zentraler Teil der Verkehrssicherheit. Sie kennt kein Ablaufdatum“, so Peckruhn.

Kreislaufwirtschaft und Recht auf Reparatur

Daneben positioniert sich der ZDK zur EU-Altfahrzeugverordnung, die klare Kriterien brauche, ab wann ein Fahrzeug als Verschrottungsobjekt gilt, um nicht vor schnell aus dem Markt gedrängt zu werden. Auch beim Recht auf Reparatur mahnt der Verband: Änderungen im Gewährleistungsrecht dürften nicht dazu führen, dass das Reparieren aufgrund unkalkulierbarer Haftungsvorgaben unwirtschaftlich wird.

Die vier Vorhaben kreisen letztlich um dieselbe Frage: Wer trägt Verantwortung für die immer älter werdenden Autos auf Europas Straßen? Die Antwort des ZDK ist eindeutig. Und sie betrifft jeden Betrieb im Land.

ZDK-Branchenumfrage

Betriebe setzen auf E-Auto-Prämie trotz Hürden

AG. Klare Mehrheit mit optimistischen Erwartungen: Zwei Drittel der Betriebe im deutschen Kfz-Gewerbe rechnen laut einer Branchenumfrage mit positiven Effekten der angekündigten E-Auto-Kaufprämie auf die schwache Privatkundennachfrage, so der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). In der ZDK-Umfrage bei 590 Autohändlern und Werkstätten erwarten 60 Prozent der Befragten „leichte positive“ Auswirkungen der Förderung, weitere fünf Prozent sogar „starke positive“ Effekte. Nur knapp fünf Prozent rechnen mit „leicht negativen“ oder „stark negativen“ Folgen. Dabei stehen insbesondere die Restwerte gebrauchter E-Fahrzeuge im Fokus.

„Die Prämie setzt ein wichtiges Signal und belebt das Interesse privater Kunden – besonders im unteren und mittleren Preissegment. Unsere markengebundenen Händlerverbände berichten seit Bekanntgabe der Eckdaten im Januar von deutlich mehr konkreten Anfragen“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. „Jetzt kommt es darauf an, dass das Antragsverfahren endlich Fahrt aufnimmt. Nur wenn es zügig startet, kann die Kaufprämie ihre Wirkung wirklich entfalten – sonst verpufft ihr positiver Effekt.“

Zwischen Kaufprämie und weiteren Impulsen

Neben der Kaufprämie sehen die Betriebe vor allem zusätzliche flankierende Maßnahmen als entscheidend für eine nachhaltige Belebung der E-Auto-Nachfrage. Besonders häufig genannt werden niedrigere Strompreise sowie ein konsequenter Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Auch die gezielte Förderung gebrauchter E-Autos, mehr Transparenz bei Ladetarifen und eine stärkere Unterstützung beim Aufbau privater Ladepunkte werden als wichtige Hebel gesehen, um Kaufentscheidungen zu erleichtern, so die ZDK-Umfrage.

Insgesamt zeigt sich: Die Betriebe des Kfz-Gewerbes sehen in der Kombination aus Kaufprämie und verlässlichen Rah-

menbedingungen entlang der gesamten Nutzungskette den Schlüssel für zusätzliche Marktdynamik.

Konkrete E-Auto-Bestellungen: Ernüchternde Erwartungen

Ein deutlich vorsichtigeres Bild zeigt sich, wenn nach den Erwartungen für konkrete Neuwagenbestellungen von BEVs und Plug-in-Hybriden (PHEVs) gefragt wird.



Hier fallen die Einschätzungen der Betriebe überwiegend negativ aus – sowohl für Privatkunden als auch für gewerbliche Kunden, so die ZDK-Umfrage.

„Wenn sich die Förderung jetzt im Regeldickicht und in Verfahrensfragen verliert, wird sie ihre Wirkung verfehlen“, warnt Peckruhn. „Handel und Kunden brauchen schnellstmöglich klare, verständliche und verbindliche Regeln. Die Kaufprämie muss zügig und praktikabel umgesetzt werden – sonst droht der nächste Vertrauensverlust.“

Geschäftslage bleibt angespannt

Die Einschätzung der aktuellen Geschäftslage fällt weiterhin überwiegend negativ aus: Jeder zweite befragte Betrieb bewertet seine Situation pessimistischer als noch im Sommer 2025. Besonders ausgeprägt ist die Skepsis bei größeren Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten – hier stufen 63 Prozent ihre wirtschaftliche Lage als „eher schlechter“ oder „schlechter“ ein. Abzuwarten bleibt, inwieweit sich die höheren

Kraftstoffpreise infolge des Iran-Kriegs kurz- und mittelfristig auf die Nachfrage im Handel auswirken und ob es dadurch zu Verschiebungen zwischen Verbrennern und batterieelektrischen Fahrzeugen kommt.

Die allgemeine konjunkturelle Unsicherheit bremst jedoch Investitionen – sowohl beim Neuwagenkauf als auch beim Werkstattservice. Dies zeigt die Umfrage deutlich: 36 Prozent der Betriebe bewerten ihre Reparatur- und Wartungsaufträge als „eher schlechter“ oder „schlechter“ gegenüber 19 Prozent im zweiten Halbjahr 2025. Besonders ausgeprägt ist die Skepsis bei mittelgroßen Betrieben (16–50 Beschäftigte), wo fast 39 Prozent die Service- und Werkstatteleistungen negativ bewerten.

„Die Einbußen haben nun auch den Werkstattservice erreicht – entsprechend hat sich die Geschäftslage weiter eingetrübt. In der anhaltenden konjunkturellen Schwäche halten sich Unternehmen wie Privatkunden mit Investitionen spürbar zurück. Das betrifft längst nicht mehr nur den Neuwagenkauf, sondern zunehmend auch Werkstattaufträge“, so Peckruhn.

Umsatzerwartungen bleiben gedämpft

Auch die Ertragserwartungen für 2026 bleiben gedämpft: 42 Prozent der Betriebe rechnen mit schlechteren Umsätzen, während nur 20 Prozent mit steigenden Erlösen planen. Unter den befragten mittelgroßen Betrieben bewerten fast die Hälfte (49 Prozent) ihre Umsatzperspektiven negativ.

„Die Branche spürt die Zurückhaltung von Kunden und Unternehmen deutlich. Wenn Investitionen ausbleiben und Betriebe bei Neueinstellungen zögern, drücken diese Unsicherheiten direkt auf die Umsatzerwartungen“, erklärt Peckruhn. „Jetzt ist die Politik am Zug: Nur mit mehr Kaufkraft und verlässlichen Rahmenbedingungen können Betriebe im Kfz-Gewerbe investieren – damit auch die Konjunktur nach Jahren des Stillstands endlich wieder anzieht.“

Transformation prägt Ausbildung im Kfz-Handwerk

RB. Betriebe im Kfz-Handwerk sehen die duale Ausbildung weiterhin als Rückgrat der Fachkräftesicherung. Das ist das zentrale Ergebnis einer bundesweiten Umfrage des ZVK, an der rund 1.000 Ausbildungsbetriebe teilgenommen haben.

Ausbildung bleibt stark, Inhalte müssen mitwachsen

Die meisten Betriebe halten die Ausbildung zum Kfz-Mechatroniker für grundsätzlich passend zu den betrieblichen und technischen Anforderungen. Zugleich sehen Werkstattbetreiber aber angesichts der hohen Innovationsdynamik im Automobilsektor einen latenten Anpassungsdruck der Lehrinhalte bei handwerklichen und mechanischen Grundlagen, bei Elektrik, Elektronik, Hochvolt- und Assistenzsystemen sowie bei IT-, Software- und Diagnosekompetenzen. „Die Ausbildung im Kfz-Handwerk ist attraktiv. Sie muss aber kontinuierlich an neue technische Entwicklungen angepasst werden, damit sie leistungsfähig bleibt“, betont Bundesinnungsmeister Detlef Peter Grün.

Bewerberlage ist weiter angespannt

Viele Betriebe berichten von zu wenigen oder unzureichend qualifizierten Bewerbern. Die fachliche und persönliche Eignung junger Menschen wird zunehmend kritisch gesehen. Praktika gelten als wichtigstes Instrument, um geeignete Nachwuchskräfte frühzeitig zu gewinnen und für den Beruf zu begeistern.

Soft Skills gewinnen an Bedeutung

Ausbildungsabbrüche sind auch im Kfz-Gewerbe keine Ausnahme mehr: Fehlzeiten, Unzuverlässigkeit und Konflikte im Team zählen zu den häufigsten Ursachen, wenn es zu Kündigungen des Auszubildenden kommt. Zunehmend gewinnen neben Fachwissen Haltung, Verlässlichkeit und soziale Kompetenzen an Gewicht für einen erfolgreichen Ausbildungsabschluss.

Zukunftskompetenzen stehen im Mittelpunkt

Die Transformation prägt zunehmend die Ausbildung im Kfz-Gewerbe. Begeisterung für Hochvolttechnik, Softwarethemen und Digitalisierungsfragen, alternative Antriebe sowie Kundenkommunikation nennen die Betriebe, wenn es darum geht, was künftige Bewerber für den Beruf des Mechatronikers auszeichnen sollte. „Unser Beruf ist ideal für die, die neugierig auf technologischen Wandel sind und ihn begleiten wollen“, weiß der Bundesinnungsmeister und fügt an. „Morgens braucht das Liebhaber Golf-Cabriolet einen Ölwechsel und am Mittag kommt ein BEV zur Wartung. Das ist Abwechslung pur und Herausforderung zugleich.“

Verbände sollen Unterstützung ausbauen

Mit den Anforderungen an das Berufsbild steigt auch die Erwartungshaltung an die Verbände. Von diesen erwarten die Betriebe mehr Schulungsangebote für Auszubildende, moderne Lehrmaterialien, Austauschplattformen und gezieltes Nachwuchsmarketing – insbesondere über digitale Kanäle. Grün fasst zusammen und ergänzt: „Das Kfz-Gewerbe ist der stärkste Ausbilder in Deutschland. Und das ist auch unser Anspruch an die Zukunft.“

Fahrzeugzulassung für Kunden

ZDK startet digitale Lösung für Autohäuser – jetzt viel Geld sparen!

DR. Mit der „ZDK-Onlinezulassung“ können Betriebe Fahrzeuge direkt im eigenen Haus an- und abmelden. Das spart Zeit und bis zu 70 Euro pro Vorgang. Der Gang zur Zulassungsstelle oder der Umweg über einen externen Dienstleister könnte für viele Autohäuser bald der Vergangenheit angehören. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat gemeinsam mit dem Technologiepartner MyDigitalCar (MDC) eine Plattform entwickelt, über die Betriebe sämtliche Zulassungsvorgänge digital und im eigenen Haus abwickeln können: Neuzulassung, Tageszulassung, Ummeldung, Wiedenzulassung oder Außerbetriebsetzung – für eigene Fahrzeuge und die von Kunden.

Baden-Württemberg: Voraussetzungen zu 100 Prozent erfüllt

Der Zeitpunkt ist günstig: Bundesweit arbeiten bereits 95 Prozent der Zulassungsbehörden voll digital. In Baden-Württemberg sind es sogar 100 Prozent, die Voraussetzungen für die digitale Zulassung

bereits vorliegen, werden automatisch übernommen. Die eigentliche Zulassung ist dann eine Sache weniger Klicks. Ein handfester Vorteil für den Verkaufsprozess: Nach dem digitalen Zulassungsantrag kann der Halter mit einem vorläufigen Zulassungsnachweis sofort losfahren, bis zu zehn Tage lang, auch ohne Plaketten. Gerade bei Spontanverkäufen ein echtes Argument. Die Fahrzeugzulassung für Kunden durch das Autohaus ist damit endlich in der Praxis angekommen.

Bis zu 70 Euro günstiger als externe Dienstleister

Für sehr große Betriebe, die eine eigene Großkundennummer beim KBA nutzen, liegen die Kosten pro Neuzulassung bei rund 37 bis 42 Euro zuzüglich Versand und Schilderkosten. Wer als normaler Kfz-Betrieb über die Großkundennummer von MyDigitalCar arbeitet, zahlt einen exklusiven ZDK-Mitgliederpreis von 49 Euro. Zum Vergleich: Externe Zulassungsdienstleister berechnen für denselben Vorgang häufig rund 129 Euro. Die Ersparnis kann also bis zu 70 Euro pro Zulassung betragen. Hinzu kommt: Auch die amtlichen Gebühren fallen bei der digitalen Zulassung geringer aus als auf dem analogen Weg.

Das Modell funktioniert nach dem Pay-per-Use-Prinzip. Es fallen keine Fixkosten an. Für ein Autohaus mit beispielsweise 500 Zulassungen im Jahr summiert sich die Ersparnis auf bis zu 35.000 Euro jährlich.

Einstieg für jeden Betrieb möglich

Betriebe können in der Theorie entweder eine eigene Großkundenanbindung beim KBA einrichten oder in der Praxis die Schnittstelle von MyDigitalCar nutzen. Autohausgruppen haben die Möglichkeit, zunächst mit einem einzelnen Pilotbetrieb zu starten.

Interessierte Betriebe finden auf der ZDK-Website unter www.kfzgewerbe.de/zdk-onlinezulassung weitere Informationen, einen Handlungsleitfaden und ein Kontaktformular.



Bild: ZDK

sind hier also flächendeckend gegeben. Auf der Regionaltagung der Kfz-Innung Stuttgart wurde die Lösung Anfang März erstmals vom ZDK in unserem Verbandsgebiet vorgestellt und stieß auf großes Interesse.

Die Software kommuniziert direkt mit der Großkundenschnittstelle des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) und lässt sich über standardisierte API-Schnittstellen in bestehende Dealer-Management-Systeme einbinden. In der Praxis heißt das: Die Fahrzeug- und Halterdaten, die im DMS

9. Landestagung Freie Werkstätten am Donnerstag, 2. Juli 2026

Termin notieren!

BS. Die 9. Landestagung Freie Werkstätten unseres Verbandes findet auch in 2026 statt.

Bitte notieren Sie sich heute schon den Donnerstag, 2. Juli 2026 in den neuen Räumlichkeiten unseres Verbandes, Motorstr. 1, 70499 Stuttgart

Gerne laden wir bereits heute alle Geschäftsführer, Betriebsleiter, Selbstständige und Interessierte aus ganz Baden-

Württemberg ein. Die Landestagung ist ein einzigartiges Forum explizit für freie Werkstätten und Servicebetriebe. **Die Teilnehmerzahl ist auf 40 Personen begrenzt.** Darüber hinaus können weitere Teilnehmer online an der Tagung teilnehmen.

Haben Sie sich diesen Termin bereits vorgemerkt? Die Einladung samt Tagesordnung und Anmeldung erfolgt durch die zuständige Kfz-Innung. Die Themen für diesen Tag werden Ihnen mit der Einladung zugehen. Die Teilnahme ist nur für Innungsmitglieder möglich und für diese **kostenfrei**.

Aus unseren Innungen

Region Stuttgart

Generationenwechsel: Frank Schnierle neuer Obermeister, Torsten Treiber ist Ehrenobermeister



Bild: Kfz-Innung Region Stuttgart

V.l.n.r.: Innungsgeschäftsführer Christian Reher, stv. Obermeisterin Katharina Braun, Ehrenobermeister Torsten Treiber, Obermeister Frank Schnierle und stv. Obermeister Reiner Äckerle.

DR. 14 Jahre hat Torsten Treiber die Kfz-Innung Region Stuttgart als Obermeister geführt. Am 10. März hat er das Amt in jüngere Hände gelegt. Die Delegiertenversammlung wählte Frank Schnierle zum neuen Obermeister. Der geschäftsführende Gesellschafter von Russ Jesinger Automobile in Esslingen ist damit der neunte Obermeister seit Gründung der Innung im Jahr 1934.

Erfahrenes Trio an der Spitze

Schnierle wird von zwei Stellvertretern unterstützt: Reiner Äckerle (Autohaus Äckerle, Korb) und Katharina Braun (Autohaus Zweig, Stuttgart). Alle drei bringen langjährige Vorstandserfahrung mit und kennen die Herausforderungen, vor denen die Betriebe in der Region stehen: Von der Transformation hin zur Elektromobilität über den Fachkräftemangel bis zum wachsenden Margendruck im Handel.

23 Jahre Engagement für das Gewerbe

Treiber, der sich seit 2003 ehrenamtlich im Kfz-Gewerbe engagiert, hinterlässt große Spuren. Bevor er 2012 die Innungsführung übernahm, war er unter anderem

Kreisvorsitzender in Ludwigsburg und stellvertretender Obermeister. Als Geschäftsführer und Mitbegründer der Car Activ Gruppe hatte er sich früh für die Interessen kleinerer Betriebe eingesetzt. Unter seiner Führung entwickelte die Innung Formate wie das Herbstforum und die Freisprechungsfeiern auf der Retro Classics, die über die Region hinaus Beachtung fanden. Auch bei unserem Verband und im Baden-Württembergischen Handwerkstag – heute Handwerk BW – brachte er sich in zahlreichen Gremien ein, vom Ausschuss Berufsbildung über das Kuratorium der Meisterschulen bis zum Ausschuss Technik, Sicherheit und Umwelt.

Die Delegiertenversammlung ernannte Treiber einstimmig zum Ehrenobermeister und verlieh ihm die Ehrennadel mit Brillant. Es ist die höchste Auszeichnung der Innung und wurde seit 1934 erst zum dritten Mal vergeben.

Aus unseren Innungen

Rhein-Neckar-Odenwald

Trauer um Georg Heiler

DR. „Als ich die Innung übernahm, waren deren finanzielle Mittel überschaubar. Das Vermögen bestand im Wesentlichen aus einem Tisch, einem selbstgebastelten Schrank und zwei Füllfederhaltern.“ So beschrieb Georg Heiler einmal seine Anfänge als Obermeister der Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald. Am 22. Februar ist er im Alter von 90 Jahren verstorben.

Als Heiler das Amt 1969 übernahm, stand die zweitgrößte Kfz-Innung in Baden-Württemberg vor großen Herausforderungen. Der Innungsbezirk erstreckte sich von Mannheim bis Tauberbischofsheim, in den Fachverbänden herrschte Uneinigkeit über den Kurs des Gewerbes. In drei Amtsperioden baute Heiler die Innung

grundlegend auf: Er organisierte die Zusammenarbeit mit den Mitgliedsbetrieben neu, stärkte Ausbildung und Prüfungswesen und gewann mit Günter



Becker einen Geschäftsführer, der die Innung über Jahre prägen sollte. 1980 übergab er das Amt an seinen Nachfolger Dieter Ernst, blieb der Innung aber als stellvertretender Obermeister noch lange verbunden. Hauptberuflich führte Heiler das Autohaus Spiegelhalter und Heiler in Heidelberg. Ehrenamtlich engagierte er sich auch bei unserem Ver-

band und in der Kreishandwerkerschaft Mannheim. Dietmar Clysters, Pressesprecher der Innung, erinnert sich an einen Menschen „mit klaren Zielen und starkem Durchsetzungsvermögen“.

Bild: Kfz-Innung Rhein-Neckar-Odenwald