

Seite 2

EU-Reform stärkt freien Wettbewerb im Kfz-Service

Wer heute ein modernes Fahrzeug fachgerecht reparieren will, braucht Zugang zu Daten, Software und Kalibrierungsinformationen. Bisher konnten Hersteller diesen Zugang unter Verweis auf Cybersicherheit einschränken. Damit ist jetzt Schluss: Mit der Delegierten-Verordnung zur Typpengenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 hat die Europäische Kommission den Zugang zu Fahrzeugdaten und Reparaturinformationen grundlegend neu geregelt.

Seite 3

Creditreform-Index: Die Zahl, die über Ihre Finanzierungsbedingungen entscheidet – Neues Webinar-Format „Voll auf die 11“ startet am 13. Mai

Wenn Kfz-Betriebe eine Einkaufsfinanzierung beantragen oder bessere Konditionen verhandeln wollen, schaut der Finanzierungspartner fast immer auf eine Zahl: den Bonitätsindex der Creditreform. Das Problem: Viele Autohausinhaber wissen nicht, wie dieser Wert zustande kommt. Und noch weniger wissen, dass sie ihn aktiv beeinflussen können.

Seite 4

Stärkere Stimme in Brüssel: Kfz-Gewerbe stellt sich auf EU-Ebene neu auf

Ob Datenzugang, Reparaturrecht oder CO₂-Regulierung: Viele Entscheidungen, die den Alltag in Autohäusern und Werkstätten unmittelbar betreffen, fallen in Brüssel.

Aus den Innungen

Freiburg: Innung ehrt Erhard Bender

Bodensee-Oberschwaben: Nach 39 Jahren:

Werner Göldner verabschiedet sich aus dem Ehrenamt

Handwerk BW in Berlin

Dialog mit Spitzenpolitik

CB. Der direkte Dialog mit Politik und Öffentlichkeit ist für das Handwerk wichtiger denn je. Im Rahmen einer Delegationsreise nach Berlin nutzte Handwerk BW die Gelegenheit, zentrale Anliegen der Branche in Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Medien zu platzieren und aktuelle Herausforderungen zu diskutieren. Für das Kfz-Gewerbe mit am Tisch: Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß brachte die Themen des Kfz-Gewerbes ein.

Im Mittelpunkt standen Themen, die die Betriebe im Land aktuell besonders bewegen: der Abbau bürokratischer Hürden, die Sicherung von Fachkräften, verlässliche wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen sowie die Umsetzung zentraler Transformationsaufgaben – etwa im Bereich Energie und Digitalisierung. Aber auch hohe Kraftstoffkosten, die Erneuerung der Regeln zur Verbrauchskennzeichnung und andere Mobilitätsthemen diskutiert.

Kritik an Aktionismus bei Spritpreisen

Deutliche Kritik übte Beuß an den neuen Regeln zur Preisgestaltung an Tankstellen: Die Übernahme des Österreich-Modells mit Preissteigerungen nur noch um 12 Uhr bringt höhere Abgabepreise statt niedrigere. Dies schadet Pächtern und der gesamten Wirtschaft. Stattdessen müssen Raffineriekapazitäten aufgebaut und internationale Transporthemmnisse bei Öl wie die Sperrung der Straße von Hormus verhindert werden.

Die Delegation führte zahlreiche Gespräche mit politischen Entscheidungsträgern sowie Journalistinnen und Journalisten aus überregionalen Medien. Dabei wurde deutlich, wie groß das Interesse an den Perspektiven des Handwerks ist – und wie wichtig es ist, die konkrete Situation in den Betrieben sichtbar zu machen.



CDU-Landesgruppenchef Andreas Jung (l.) stellte die Positionen der Union vor. Hier mit SHK-Hauptgeschäftsführer Wolfgang Becker (2.v.l.), Elektrohandwerkspräsident Thomas Bürkle (2.v.r.) und Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß (r.).

Steuer- und Sozialsysteme reformieren

Wichtig ist dabei auch die Steuerbelastung der Unternehmen und die Stabilisierung der sozialen Sicherungssysteme: Eine wünschenswerte Entlastung der kleinen und mittleren Einkommen bei der Einkommensteuer darf nicht mit Hilfe eines höheren Spitzensteuersatzes oder einer höheren Erbschaftsteuer gegenfinanziert werden, weil dies eine deutliche Mehrbelastung vieler Familienbetriebe des Handwerks bedeuten würde.

„Der Austausch vor Ort zeigt immer wieder, wie wichtig es ist, die Anliegen des Handwerks direkt zu adressieren und praxisnahe Lösungen einzubringen“, so das Fazit der Delegation.

Neben inhaltlichen Gesprächen bot die Reise auch Raum für Vernetzung und vertiefenden Austausch innerhalb der Gruppe. Ziel bleibt es, die Interessen des Handwerks in Baden-Württemberg mit Nachdruck zu vertreten und den Dialog auf Bundesebene aktiv mitzugestalten.



Die SPD-Sichtweise brachte Staatssekretär Nils Schmid (m.) ein, hier im Gespräch mit dem Hauptgeschäftsführer der HWK Region Stuttgart Peter Friedrich (l.) und Carsten Beuß.



Austausch mit der Opposition: Grünen-Chefin Franziska Brantner nahm sich Zeit für die Themen des Handwerks und des Kfz-Gewerbes.



Direkt aus dem Kanzleramt berichtete Staatsminister Thorsten Frei. Arbeitsschwerpunkt ist neben den internationalen Krisen die Reformagenda der Bundesregierung.

„Für ein Baden-Württemberg ohne Bremsklötze“

Handwerk BW erwartet zügige Umsetzung deckungsgleicher Wahlversprechen

CB. Handwerk BW erwartet nach der Landtagswahl von Grünen und CDU eine zügige Regierungsbildung. „Die neue Zweidrittelmehrheit bietet keinen Anlass zum Zurücklehnen und ist auch keine Bestätigung, dass alles Bisherige gut war“, so Landeshandwerkspräsident Rainer Reichhold: Eine grün-schwarze Großkoalition bringe mehr Verantwortung denn je fürs Land. Sie sei ein Auftrag, ohne Überheblichkeit endlich wirksam

an die Probleme heranzugehen. Die neue Regierung müsse ein Baden-Württemberg ohne Bremsklötze schaffen.

Die Herausforderungen unserer Zeit duldeten keinen Aufschub, so der Präsident von Handwerk BW, und weiter: „Alle sagen immer: Die Politik hat kein Erkenntnisproblem. Jetzt gilt es zu beweisen, dass sie auch kein Umsetzungsproblem mehr hat. Baden-Württemberg muss es besser machen als Berlin nach der letz-

ten Bundestagswahl, wo wir bis heute auf spürbare Impulse für die Wirtschaft warten.“

„Wenn sowohl Grüne wie auch CDU im Wahlkampf versprochen, die Wirtschaft stünde zuoberst auf der Agenda, dann wollen wir jetzt schnell Maßnahmen sehen, die den Standort stärken“, so Reichhold. Beide Parteien hätten auch dem Handwerk deckungsgleiche Zusagen gemacht, beim Abbau der Büro-

kratie, beim Ausbau der Berufsorientierung, der Unterstützung der beruflichen Bildung und der Bildungsstätten, nicht zuletzt bei der Verdoppelung der Meisterprämie: „Dieser Einigkeit in den Wahlversprechen muss jetzt zeitnah die Umsetzung folgen.“ Die rund 140.000 Handwerksbetriebe mit etwa 800.000 Beschäftigten in Baden-Württemberg dürsteten nach Verlässlichkeit und Zuversicht.

EU-Reform stärkt freien Wettbewerb im Kfz-Service

Neue Regeln für Datenzugang öffnen Werkstätten Türen, die bisher nur Herstellern offen standen

DR. Wer heute ein modernes Fahrzeug fachgerecht reparieren will, braucht Zugang zu Daten, Software und Kalibrierungsinformationen. Bisher konnten Hersteller diesen Zugang unter Verweis auf Cybersicherheit einschränken. Damit ist jetzt Schluss: Mit der Delegierten-Verordnung zur Typgenehmigungsverordnung (EU) 2018/858 hat die Europäische Kommission den Zugang zu Fahrzeugdaten und Reparaturinformationen grundlegend neu geregelt. Die Neuerungen treten voraussichtlich im Juni 2026 in Kraft. Für das Kfz-Gewerbe ist das ein großer Erfolg, der durch verbandliche Arbeit auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene erreicht wurde (siehe auch den Bericht zur Neuaufstellung der europäischen Branchenvertretung AME in dieser Ausgabe).

Was sich für Werkstätten konkret ändert

Der Informationsumfang, den Hersteller bereitstellen müssen, wird deutlich erweitert. Das betrifft drei Bereiche, die im Werkstattalltag immer wichtiger werden. Erstens: Elektromobilität und Assistenzsysteme. Hersteller müssen künftig umfassende Diagnose- und Reparaturdaten für Traktionsbatterien und deren Module liefern, ebenso alle technischen Spezifikationen für die Kalibrierung sicherheitskritischer Systeme wie Fahrassistenten und Radarsensoren. Ohne diese Daten ist eine fachgerechte Reparatur moderner Fahrzeuge schlicht nicht möglich. Zweitens: Neue Zugangswege. Der Datenzugriff beschränkt sich nicht mehr auf den OBD-Stecker. Hersteller müssen den Zugang über alle Wege öffnen, die sie

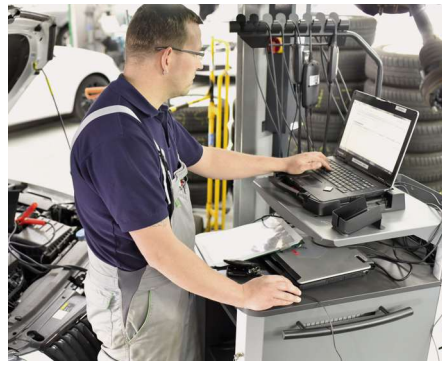


Bild: © Industrieblick - stock.adobe.com

auch ihren Vertragspartnern bieten, also auch über WLAN, Ethernet und Fernzugriff. Besonders wichtig: Spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten müssen Hersteller offene API-Schnittstellen bereitstellen. Damit können unabhängige Diagnoseanbieter erstmals Ferndiagnose

und Fernreparatur für freie Werkstätten anbieten, Möglichkeiten, die bisher dem Herstellernetzwerk vorbehalten waren.

Drittens: Remote-Service-Anbieter. Die Verordnung erkennt erstmals offiziell Dienstleister an, die im Auftrag einer Werkstatt Programmierungen oder Teilaktivierungen per Fernzugriff durchführen dürfen. Auch hier gilt: Der freie Markt bekommt Zugang zu Leistungen, die bisher exklusiv waren.

Für alle sicherheitsrelevanten Eingriffe wie Softwareänderungen wird eine standardisierte Authentifizierung eingeführt. Einfache Arbeiten wie das Auslesen der Fahrzeug-Identifizierungsnummer oder das Löschen von Fehlercodes bleiben davon unberührt. Die vollständige Umsetzung aller Anforderungen erfolgt schrittweise über 24 Monate.

Wirtschaft fordert höheres Reformtempo von der Bundesregierung

DR. Nach den Landtagswahlen in Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz erhöht die Wirtschaft im Land den Druck auf die Bundesregierung: Die Zeit der Rücksichtnahme auf Wahlkämpfe sei vorbei, jetzt müsse gehandelt werden, forderte Thomas Bürkle, Präsident des Dachverbands Unternehmer Baden-Württemberg (UBW) in Stuttgart. Die Bundesregierung müsse das Zeitfenster bis zu den nächsten Landtagswahlen im September nutzen und liefern: Senkung von Steuern, Abgaben, Energie- und Bürokratiekosten, und zwar noch im ersten Halbjahr 2026. „Unsere Wirtschaft steht am Kipppunkt“, sagte Bürkle. „Ankündigungen reichen nicht mehr.“

Die Forderungen treffen den Nerv der Kfz-Betriebe. Hohe Energiekosten belasten den Werkstattbetrieb, der Bürokratieaufwand bindet Kapazitäten, und die anhaltende Unsicherheit dämpft die Kaufbereitschaft der Kunden. Zusätzlich verschärft der Krieg im Iran die Lage bei Energieversorgung und Lieferketten. Gerade deshalb brauche es jetzt politische Führung statt weiterer Hängepartien, so der UBW-Präsident.

Die UBW sind der Spitzenverband aller relevanten Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbände in Baden-Württemberg und geben damit auch dem Kfz-Gewerbe eine zusätzliche starke Stimme auf Landesebene.

ZDK: Klare Kante bei politischen Vorhaben zu Energieverbrauchs-kennzeichnung, digitaler Sicherheit, Altautoverordnung und Gewährleistungsrecht

CB. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) bringt sich frühzeitig und mit klarer Position in zentrale Regulierungsvorhaben ein. Zu vier Themen – vom Pkw-Energielabel über das Recht auf Reparatur bis zum „End of Cybersecurity-Support“ und der EU-Altfahrzeugverordnung – nimmt der ZDK aktuell Stellung, um praxistaugliche Rahmenbedingungen mitzugestalten und die Perspektive jener Betriebe einzubringen, die Fahrzeuge über viele Jahre fachgerecht instandhalten.

Wer kümmert sich um den alternden Fahrzeugbestand?

Die vier Vorhaben erscheinen auf den ersten Blick unterschiedlich – Verbrauchsetiketten, digitale Sicherheit, Kreislaufwirtschaft und Gewährleistungsrecht –, doch sie kreisen um eine gemeinsame Kernfrage: Wer trägt Verantwortung für die immer älter werdenden Autos? Denn klar ist: Pkw bleiben länger im Bestand, wechseln häufiger den Besitzer und werden über viele Jahre hinweg technisch betreut. Dafür braucht es aber praxistaugliche Rahmenbedingungen.

Transparenz braucht Praxisnähe

Das Energielabel soll klare Verbraucherinformationen schaffen. Im Gebrauchtwagenmarkt stoßen pauschale Kennzeichnungspflichten jedoch an Grenzen. Typgenehmigungswerte aus der Neufahrzeugphase spiegeln nach Jahren intensiver Nutzung oder Umbauten oft nicht den tatsächlichen Zustand wider. „Transparenz darf nicht zur juristischen Falle für den Handel werden“, mahnt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. Kennzeichnungsvorgaben müssen informativ, praktikabel und rechtssicher sein. Vertrauen sei das Fundament jeder Kaufentscheidung – und dafür brauche es realistische Regeln, einfache digitale Regeln, mehr Verantwortung der Hersteller und keine Ausweitung der Kennzeichnungspflichten auf Gebrauchtwagen oder Nutzfahrzeuge.

Cybersicherheit ohne Ablaufdatum

Fahrzeuge sind längst softwaredefiniert, sicherheitsrelevante Systeme hängen von Updates ab. Als „End of Cybersecurity-Support“ bezeichnen die Fahrzeughersteller einen Vorschlag, nach dem sie ab

einem bestimmten Zeitpunkt nur noch eine beobachtende Rolle beim digitalen Schutz der von ihnen produzierten Fahrzeuge übernehmen können. Aufgrund rasanter technischer Entwicklungen könnten einzelne Komponenten derart überholt sein, dass sie modernen digitalen Anforderungen nicht mehr genügen, wie z.B. Rechenleistung. Dies darf nicht zu unvorhersehbaren Risiken für die Verbraucher führen und den Cyber-support für sicherheitsrelevante Komponenten betreffen. „Cybersicherheit ist ein zentraler Teil der Verkehrssicherheit. Sie kennt kein Ablaufdatum“, betont Peckruhn. Verantwortung für die Fahrzeugsicherheit muss bei den Fahrzeugherstellern verbleiben und nicht auf Handel oder Werkstätten verlagert werden. Zugleich benötigen Kfz Betriebe Zugang zum Fahrzeugsystem, relevante Informationen sowie Transparenz über Supportumfang und mögliche Risiken entlang des gesamten Fahrzeuglebenszyklus.

Kreislaufwirtschaft mit Expertise

Die EU-Altfahrzeugverordnung soll Recycling stärken und Rohstoffe im Kreislauf halten. Entscheidend ist aber die Abgrenzung: Altfahrzeug oder reparaturfähiger Gebrauchtwagen? „Fahrzeuge dürfen nicht vorschnell als Verschrottungsobjekt eingestuft werden“, warnt Peckruhn. Einstufungen müssen auf einer qualifizierten technischen Bewertung basieren. Betriebe verfügen über die notwendige Fachkompetenz, um zu entscheiden, ob ein Fahrzeug weiterbetrieben, instandgesetzt oder verwertet werden sollte. Das bewährte System der Anerkennung qualifizierter Kfz-Betriebe durch die Kfz-Innungen muss auch im Rahmen der neuen Altfahrzeug-Verordnung bestehen bleiben.

Reparieren statt verdrängen

Das Recht auf Reparatur zielt auf eine längere Nutzung von Produkten – für unsere Werkstätten ist das seit jeher gelebte Praxis. Geplante Änderungen im Gewährleistungsrecht bergen jedoch Risiken. „Haftung muss sich am konkreten Mangel orientieren – nicht am gesamten Fahrzeug“, betont Peckruhn. Pauschale Regelungen könnten dazu führen, dass Fahrzeuge vorzeitig aus dem Markt gedrängt und ihre Nutzungsdauer unnötig verkürzt werden.

Hohe Kraftstoffpreise: ZDK warnt vor wirkungslosen „Sprintspar-Dongles“

DR. Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) warnt Verbraucher vor sogenannten „Sprintspar-Steckern“, die derzeit verstärkt im Internet beworben werden. Die über die OBD-Schnittstelle angeschlossenen Geräte

derne Fahrzeuge verfügen über hochkomplexe, exakt aufeinander abgestimmte Motormanagementsysteme. Eine pauschale Verbrauchsoptimierung durch ein simples Steckgerät ist schlicht nicht möglich“, stellt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn klar.

Hochdruck über soziale Medien

Die Angebote folgen einem typischen Muster: unrealistische Einsparversprechen, keine belastbaren technischen Nachweise und Werbung mit irreführenden Begriffen oder angeblichen „Studien“, die keiner Überprüfung standhalten. Verbreitet werden die Produkte mit hohem Werbedruck über soziale Medien und Spam-Kanäle. Besonders in Zeiten hoher Kraftstoffpreise, aktuell verschärft durch die Lage im Nahen und Mittleren Osten, nehmen solche Angebote spürbar zu.

Was Betriebe ihren Kunden raten können

Für Werkstätten, die von Kunden auf solche Produkte angesprochen werden, ist die Antwort eindeutig: Die Dongles sind wirkungslos, im schlimmsten Fall können sie die OBD-Schnittstelle beschädigen oder Fehlermeldungen auslösen. Der ZDK rät ausdrücklich vom Kauf ab. Wer den Verbrauch seines Fahrzeugs tatsächlich senken will, setzt besser auf Bewährtes: vorausschauende Fahrweise, regelmäßige Wartung und den korrekten Reifendruck. „Seriose Einsparpotenziale lassen sich nicht per Steckdose aktivieren“, so Peckruhn.

versprechen Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch von bis zu 55 Prozent. Nach Einschätzung des ZDK entbehren diese Angaben jeder technischen Grundlage.

Keine Verbindung, keine Wirkung

Nach übereinstimmender Einschätzung von Fachleuten haben die angebotenen Dongles keinerlei Einfluss auf den Kraftstoffverbrauch. In vielen Fällen kommt nicht einmal eine tatsächliche Verbindung zur Motorsteuerung zustande. „Mo-



Bild: © marog-pixcells - stock.adobe.com

Die Zahl, die über Ihre Finanzierungs-konditionen entscheidet

Neues Webinar-Format „Voll auf die 11“ startet am 13. Mai

Webinar  **BANK 11**

Voll auf die 11

Thema: Creditreform & Bonität im Autohaus
Speaker: Fabian Strahler
Wann: 13.05.2026, 11 Uhr



DR. Wenn Kfz-Betriebe eine Einkaufsfinanzierung beantragen oder bessere Konditionen verhandeln wollen, schaut der Finanzierungspartner fast immer auf eine Zahl: den Bonitätsindex der Creditreform. Das Problem: Viele Autohausinhaber wissen nicht, wie dieser Wert zustande kommt. Und noch weniger wissen, dass sie ihn aktiv beeinflussen können.

Dabei ist der Index gerade für den Automobilhandel ein entscheidender Faktor. Die Branche gehört zu den kapitalintensivsten im Mittelstand: hohe Fahrzeugbestände, laufende Einkaufsfinanzierungen, regelmäßige Investitionen. Banken schauen bei der Bewertung der wirtschaftlichen Stabilität genau hin und greifen neben der eigenen Kreditprüfung regelmäßig auf externe Wirtschaftsauskünfte zurück. Der Creditreform-Index wird so zum stillen Entscheider über Kre-

ditrahmen, Zinssätze und Finanzierungsspielräume.

Wo Betriebe ansetzen können

Was als guter, was als kritischer Wert gilt, welche Rolle der Index in der Bankbewertung spielt und wo Betriebe konkret ansetzen können, um ihre Bewertung langfristig zu verbessern, das zeigt das neue Online-Format „Voll auf die 11“ am 13. Mai um 11 Uhr. Ramona Richardt, Key Account Managerin der Bank11, beleuchtet die Bankperspektive. Thomas Klingensfuß, Vertriebsleiter und Mitglied der Geschäftsleitung bei Creditreform Stuttgart, erklärt die Bewertungsmechanik. Daniel Rösch, Pressereferent unseres Verbands, moderiert die Fragerunde. Die Zuschauer können ihre Fragen direkt an Creditreform und Bank11 richten – eine Gelegenheit, die sich im Tagesgeschäft sonst nicht ergibt.

„Voll auf die 11“ ist ein neues Webinar-Format unseres Verbands in Kooperation mit der Bank11: quartalsweise, 45 Minuten, kostenlos. Anmeldung unter kfbw.de/voll11.

Sonntags-Waschverbot endlich abschaffen!

JC. Unser Verband hat anlässlich der Koalitionsverhandlungen zwischen den Grünen und der CDU einen erneuten Vorstoß im Hinblick auf die Liberalisierung der automatisierten Fahrzeugwäsche an Sonn- und Feiertagen unternommen. Aufgrund der geringen Literprovisionen sind Tankstellenbetreiber auf das Folgegeschäft angewiesen.

Wir haben die zuständigen Politiker auf die nicht mehr zeitgemäße Ausgestaltung des Feiertagsgesetzes von Baden-Württemberg hingewiesen und Änderungen gefordert. Denn: Während Tankstellen und deren Shops am Sonntag ohnehin geöffnet sind und das Personal vor Ort die Grundversorgung mit Kraftstoffen und Reisebedarf sicherstellt, sind die Tankstellenbetreiber gezwungen, ihre moderne Waschanlage – eine ihrer wichtigsten Einnahmequellen – ungenutzt zu lassen. Und dies, obwohl auch am Sonntag die vollen Betriebskosten für Personal, Strom und Pacht anfallen. Gleichzeitig wird Tankstellenbetreibern verwehrt, eine automatisierte Dienstleistung anzubieten, die keinen personellen Mehraufwand bedeutet. In Zeiten steigender Energiekosten ist dies eine unnötige Belastung für mittelständische Betriebe. Moderne Portalwaschanlagen erzeugen zudem kaum Lärmmissionen. Tankstellen liegen im Regelfall auch nicht in der Nähe von Kirchen, sondern in Gewerbegebieten oder am Ortsrand.

Verbot schadet Tankstellen, Verbrauchern und Umwelt

Die Folge des derzeitigen Verbots in Baden-Württemberg ist, dass die Kunden unserer Unternehmen in Grenzregionen am Sonntag über die Landesgrenze (nach Bayern/Hessen/Frankreich/Österreich) fahren, um ihr Fahrzeug dort zu pflegen. Dort streicht der Tankstellenbetreiber dann nicht nur den Gewinn für die Fahrzeugwäsche ein, sondern die Kunden tanken auch und kaufen im Shop ein. Die hiesigen Tankstellenunternehmer dagegen haben sonntags aufgrund von Zuschlägen in der Regel eine höhere Kostenstruktur als an Werktagen, sind bei den Einnahmen wegen des Sonntagswaschverbots aber im Vergleich zu anderen Bundesländern und dem Ausland massiv benachteiligt. Öffnungszeitenreduzierungen vieler Stationen gerade in ländlichen Gebieten sind die Folge und in den letzten Jahren immer häufiger zu beobachten, aktuell verstärkt durch die Kaufzurückhaltung aufgrund der hohen

Spritpreise. Die Versorgung der Bevölkerung vor allem mit Kraftstoffen, aber auch Backshops, Gastronomiedienstleistungen und Reisebedarf droht daher in manchen Regionen künftig immer mehr eingeschränkt zu werden. Nicht zuletzt geht dem Land dadurch Wirtschaftskraft verloren.

Gesellschaftliche Realität ändert sich

Im Laufe der Jahre hat sich zudem die gesellschaftliche Realität verändert. Der Sonntag wird überwiegend nicht zum Ausruhen und den Gang zur Kirche genutzt, sondern ist Teil des Wochenendes, an dem Dinge erledigt werden, die unter der Woche nicht geschafft wurden. Das Sonntagswaschverbot führt dazu, dass die Schlangen am Samstag oft bis auf die Straße reichen. Mit laufendem Motor warten die Kunden, bis sie endlich die



Waschanlage nutzen können. Dies dient sicherlich nicht dem Lärm- und Umweltschutz.

Statistiken legen außerdem nahe, dass ein erheblicher Teil der Fahrzeugpflege in Deutschland noch immer außerhalb von Fachbetrieben stattfindet – oft mangels legaler Alternativen am Wochenende. Der Betrieb von Waschanlagen am Sonntag würde diesen ökologisch schädlichen „Wildwäschen“ entgegenwirken.

Zeichen für Pragmatismus nötig

Wir fordern daher eine pragmatische Anpassung des Feiertagsgesetzes: Wenn eine Tankstelle am Sonntag ohnehin geöffnet ist, sollte auch der Betrieb einer automatisierten Waschanlage (zumindest zu den üblichen Shop-Öffnungszeiten) gestattet sein. Ein moderner Staat sollte seinen Bürgern die Freiheit lassen, ihre Zeit eigenverantwortlich zu gestalten, solange keine Dritten gestört werden. Eine Anpassung des Feiertagsgesetzes wäre ein Zeichen für mehr Pragmatismus und gegen bürokratische Bevormundung.

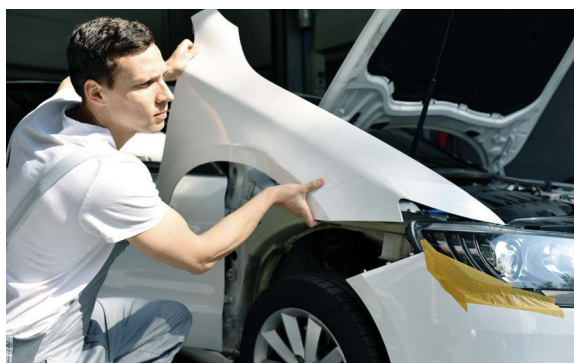
Gebrauchteile: ZDK und ZKF warnen vor Versicherungsdiktat bei der Reparatur

DR. Wer entscheidet, welche Ersatzteile bei einer Reparatur verbaut werden dürfen: die Werkstatt oder die Versicherung? Auf dem Deutschen Autorettagstag 2026 in Petersburg haben unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) und der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) eine klare Grenze gezogen. Ihr gemeinsamer Befund: Versicherer nehmen zunehmend Einfluss darauf, dass gebrauchte Ersatzteile verbaut werden.

Was als Ressourcenschonung verkauft wird, gefährdet in der Praxis Reparaturqualität, Verkehrssicherheit und die fachliche Entscheidungsfreiheit der Betriebe.

Werkstatt statt Versicherung muss entscheiden

„Über die Qualität einer Fahrzeugreparatur entscheidet das Kfz-Gewerbe, nicht die Kostenkalkulation der Versicherung“,



stellte ZDK-Präsident Thomas Peckruhn klar. Die Betriebe trügen die Verantwortung für Gewährleistung und Verkehrssicherheit. Wenn wirtschaftliche Interessen der Versicherer über technische Standards gestellt würden, gerate die Reparaturqualität unter Druck.

Dass der Aufwand bei Gebrauchtteilen regelmäßig unterschätzt wird, machte ZKF-Ehrenpräsident Peter Börner deut-

lich: Wachsreste entfernen, Korrosionsschutz prüfen, zusätzliche Lackschichten fachgerecht aufbauen, all das erfordert Zeit und handwerkliche Sorgfalt. „Wenn Versicherer behaupten, diese Arbeitsschritte seien entbehrlich, hat das mit der technischen Realität in den Werkstätten wenig zu tun.“ Werde hier gespart oder Druck ausgeübt, leide am Ende nicht nur die Reparaturqualität, sondern auch der Verbraucherschutz.

Doppelte Lackschicht wird zum Haftungsrisiko

Ein konkretes Praxisproblem verdeutlicht die Tragweite: Nach dem Einbau gebrauchter Karosserieteile weist die Lackschicht oft mindestens die doppelte Schichtdicke des Originalzustands auf. Bei Leasingrückgaben, Fahrzeugbewertungen oder Inzahlungnahmen kann das

fälschlich als Hinweis auf eine mangelhafte Reparatur gewertet werden. Die Folge sind Wertminderungen, ungerechtfertigte Nachforderungen und Konflikte, die am Ende Betriebe und Kunden gleichermaßen treffen. Ohne klare Standards und Rechtssicherheit droht der Einsatz gebrauchter Karosserieteile damit zulasten aller Beteiligten zu gehen.

Die Verbände fordern deshalb: Gebrauchte Ersatzteile nur nach technischer Prüfung, mit nachweislicher Vorschadensfreiheit, lückenloser Dokumentation und klaren Haftungsregelungen. Die Entscheidung über den Einsatz müsse bei den qualifizierten Fachbetrieben bleiben. „Nachhaltigkeit darf nicht zum Deckmantel werden, um Qualitätsstandards im Reparaturmarkt auszuhöhlen“, so Peckruhn. Politik und Regulierung seien gefordert, die Entscheidungsfreiheit der Betriebe zu sichern und technische Standards konsequent zu schützen.

Stärkere Stimme in Brüssel: Kfz-Gewerbe stellt sich auf EU-Ebene neu auf

ZDK-Hauptgeschäftsführer Hasler führt neue
Organisation als Co-Präsident

DR. Ob Datenzugang, Reparaturrecht oder CO₂-Regulierung: Viele Entscheidungen, die den Alltag in Autohäusern und Werkstätten unmittelbar betreffen, fallen in Brüssel. Umso wichtiger, dass das Kfz-Gewerbe dort mit einer Stimme spricht, die gehört wird. Mit der Übernahme von CECRA (European Council for Motor Trades and Repairs) durch Automotive Mobility Europe (AME) zum 31. März 2026 hat sich die europäische Branchenvertretung grundlegend neu aufgestellt.

Breiter, schneller, durchsetzungsfähiger

CECRA hatte über 40 Jahre die Interessen des europäischen Kfz-Gewerbes in Brüssel vertreten, galt zuletzt aber als zu eng aufgestellt und zu schwerfällig in den Abstimmungsprozessen. Sowohl der ZDK

Neben den acht Gründungsmitgliedern, darunter der ZDK, gehören durch die CECRA-Übernahme nun zwölf weitere nationale Verbände und drei europäische Händlervertretungen zu AME. Die Doppelspitze bilden ZDK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Hasler und Xavier Horent, Generaldirektor von Mobilians.

**Bereits am Tisch:
Strategischer Dialog und
Datenzugang**

Dass AME mehr ist als ein Namenswechsel, zeigt sich an konkreten Ergebnissen. Der Verband ist offiziell anerkannter Teilnehmer am Strategischen Dialog der EU-Kommission über die Zukunft der europäischen Automobilwirtschaft. Damit sitzt das Kfz-Gewerbe erstmals gleichberechtigt am Tisch, wenn in Brüssel über Industriepolitik, Lieferketten und Regulierung verhandelt wird. Ein erstes Ergebnis: Ende März verabschiedete die EU einen Delegierten Rechtsakt zur Überarbeitung von Anhang X der Typgenehmigungsverordnung. Damit gelten künftig erweiterte Informationspflichten der Hersteller bei Diagnose-, Software- und Kalibrierungsdaten, und zwar antriebsunabhängig. Für Werkstätten bedeutet das: besserer Zugang zu den Daten, die sie für eine fachgerechte Reparatur moderner Fahrzeuge brauchen.

AME hatte sich für diese Regelung eingesetzt und wird über das neu eingerichtete OBD-Forum die Umsetzung aktiv begleiten. „Ohne präzise Daten, Softwarezugang und Kalibrierungsinformationen ist eine fachgerechte Reparatur schlicht nicht mehr möglich“, betonte ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn. „Während wir uns in Deutschland in einer Aufsplitterung der Verbände verlieren, ist es ein ermutigendes Signal, dass wir auf europäischer Ebene die Bündelung der politischen Interessenvertretung positiv angehen“, sagte Hasler. Es liege noch viel Arbeit vor AME, aber die Voraussetzungen seien geschaffen.



Jürgen Hasler, Hauptgeschäftsführer ZDK und Co-Präsident AME; Francis Bartholomé, Präsident Mobilians; Peter Daeninck, Präsident CECRA; Xavier Horent, Generaldirektor Mobilians und Co-Präsident AME (v.l.n.r.)

als auch der französische Verband Mobilians hatten CECRA in den vergangenen Jahren verlassen. Mit AME entsteht nun eine Organisation, die deutlich breiter aufgestellt ist: Neben Markenhändlern vertritt sie auch freie Werkstätten, Aftermarket-Betriebe und das wachsende Feld der Ladeinfrastruktur und Kreislaufwirtschaft. Insgesamt gibt AME rund 4,5 Millionen Beschäftigten des europäischen Kfz-Sektors eine Stimme.

Digitale Hilfe für die Nachhaltigkeitsberichterstattung

RB. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat gemeinsam mit Branchenverbänden den „Zukunfts-Kompass Karosserie-, Lackier- & Fahrzeugtechnik“ vorgestellt – ein Online-Tool, mit dem Betriebe einfach und strukturiert Nachhaltigkeitsberichte erstellen können. Es richtet sich vor allem an kleine und mittlere Unterneh-

men, die zunehmend Nachhaltigkeitsdaten liefern müssen. Auf Basis etablierter Standards führt das Tool schrittweise zum VSME-kompatiblen Bericht; nach der Ersterfassung genügt eine jährliche Aktualisierung. Entwickelt wurde es unter dem Dach der Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung e. V. (IFL).

Weitere Informationen gibt es unter
www.fahrzeuglackierer.de/unsere-themen/zukunfts-kompass



Aus unseren Innungen



Freiburg

Innung ehrt Erhard Bender

CB. Die Kfz-Innung Freiburg hat auf ihrer Mitgliederversammlung auf dem Messegelände in Freiburg eine erneut sehr positive Bilanz vorgelegt. Laut Innungsgeschäftsführer Erhard Bender steht die Innung wirtschaftlich stabil da und ist weitgehend unabhängig von den Mitgliedsbeiträgen. Preissteigerungen müssten deshalb nicht in jedem Fall an die Mitglieder weitergegeben werden. Ein Schwerpunkt der Versammlung war die Nachwuchsförderung. Die Mitglieder beschlossen, Ausbildungsbetriebe zu unterstützen, deren Auszubildende im vergangenen Winter ihre Abschlussprüfung erfolgreich abgelegt haben. Für jeden bestandenen Abschluss stellt die Innung 600 Euro in Form einer Gutschrift zur Verfügung. Finanzielle Benefits für Mitglieder haben in der Innung Tradition: In den vergangenen zehn Jahren schüttete die Innung auf diesem Weg insgesamt rund eine Million Euro durch Gutschriften auf Innungsdienstleistungen an ihre Mitglieder aus. Hauptgeschäftsführer Carsten Beuß berichtete über die aktuelle wirtschaftliche Lage im Kfz-Gewerbe Baden-Württemberg und den Sachstand bei der Trennung der Geschäftsstellen von ZDK und ZVK. Das Werkstattgeschäft habe seinen Höhepunkt erreicht. Künftig sei mit einem langsamen, aber anhaltenden Rückgang der Auftragszahlen zu rechnen. Darauf habe der Landesverband bereits in einer Studie vor Jahren hingewiesen. Zum Abschluss der Versammlung



Bild: Verband

Erhard Bender (l.) strahlte angesichts der hohen Wertschätzung, die die Innung ihm für sein 20-jähriges äußerst erfolgreiches Wirken entgegenbrachte. Hier im Bild mit seiner Frau und dem ehemaligen Vorstandsmitglied Siegfried Ernst.

würdigten die Mitglieder Geschäftsführer Erhard Bender für seine 20-jährige Amtszeit. Bender habe die Innung von einer schwierigen finanziellen Situation in wirtschaftlich stabile Verhältnisse geführt. Als Dank erhielt er gemeinsam mit seiner Frau Silvia einen Gutschein und Blumen, überreicht vom ehemaligen Vorstandsmitglied Siegfried Ernst.

Bodensee-Oberschwaben

Nach 39 Jahren: Werner Göldner verabschiedet sich
aus dem Ehrenamt

DR. Fast vier Jahrzehnte hat Werner Göldner die Kfz-Innung Bodensee-Oberschwaben mitgeprägt. Nun zieht er sich aus seinen ehrenamtlichen Funktionen zurück.

Seit 1987 war Göldner als Handelsobmann und Vorstandsmitglied aktiv. Von 1996 bis 2004 amtierte er als stellvertretender Obermeister, kehrte nach einer Zwischenphase im Vorstand 2011 in dieses Amt zurück und übte es nun bis 2026 aus. Sein Engagement reichte weit über die Innung hinaus: Als Delegierter zu unserem Verband, im Berufsbildungsausschuss und in der Tarifkommission brachte er die Perspektive der regionalen Betriebe in die Verbandspolitik ein.

Klar und ohne Umschweife

Woran sich Göldners Weggefährten besonders erinnern dürften, ist seine direkte Art gegenüber der Politik. Er vertrat die Anliegen des Gewerbes klar und ohne Umschweife und scheute unbequemen Themen nicht. Das machte ihn zu einer geschätzten Stimme im Dialog zwischen Handwerk und Politik.

„Das Ehrenamt war für mich immer mehr als eine Aufgabe, es war eine echte Bereicherung“, sagt Göldner rückblickend. Das Engagement habe auch sein eigenes Unternehmen vorangebracht. Der Austausch mit Kollegen sei oft wertvoller gewesen als jede externe Beratung: „Der kollegiale Austausch ersetzt viele Unternehmensberater.“



Bild: Kfz-Innung Bodensee-Oberschwaben

Abschied nach fast vier Jahrzehnten: Innungsgeschäftsführer Franz Moosher (links) verabschiedet Werner Göldner aus dem Ehrenamt.

Appell fürs Ehrenamt

Jüngeren Kolleginnen und Kollegen rät er, sich beruflich ehrenamtlich einzubringen, und zwar sowohl aus dem kaufmännischen als auch aus dem technischen Bereich. Eine Mischung beider Perspektiven öffne den Blick für alle Belange des Gewerbes, ob Verkauf oder Werkstatt. „Dort kann man echten Mehrwert stiften und gleichzeitig selbst enorm von den Erfahrungen anderer profitieren.“

Auch nach seinem Rückzug bleibt Göldner der Branche verbunden: Bei regelmäßigen Stammtischen pflegt er den Austausch mit ehemaligen Kollegen.