



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen



©AdobeStock_Monika Wisniewska

INNUNG-AKTUELL

Juni 2025

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation	Seite	4
Handel	Seite	5-6
Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen	Seite	6-8
Handwerk / Technik / Umweltschutz	Seite	9-10
Berufsbildung / Weiterbildung	Seite	11
Tankstellen	Seite	11
Betriebswirtschaft / Steuern	Seite	12
Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile	Seite	12

Impressum

Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Innung Heilbronn-Öhringen

Geschäftsstelle:

Kreuzenstraße 98, 74076 Heilbronn
Telefon: 071 31/16 43 98
Telefax: 071 31/17 18 91

Obermeister Kfz-Innung:

Thomas Meier

Redaktion:

Silke Meier, Angela Arlt

Konzeption & Gestaltung:

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

Erscheinungsweise 1x monatlich.



Titelseite

Immer schön cool bleiben

Kühle Luft auf Knopfdruck – die bietet heute fast jedes Auto. Doch damit das auch so bleibt, benötigt die Klimaanlage regelmäßige Wartung. Der Mensch gewöhnt sich schnell an Luxus. Wie zum Beispiel an die Klimaanlage, die mittlerweile selbst bei Kleinwagen zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Und weil so gut wie kein Autohersteller deren regelmäßige Überprüfung im Rahmen der Wartung vorsieht, erinnert man sich erst wieder daran, wenn die Erfrischung aus den Lüftungsdüsen ausbleibt.

Das liegt daran, dass eine Klimaanlage pro Jahr rund zehn Prozent ihres Kältemittels verliert. Und damit geht auch ein Verlust des Schmiermittels für den Klimakompressor einher. Dann besteht große Gefahr, dass dieser sich mangels Schmierung festfrisst. Damit nicht genug, meistens reißt als unmittelbare Folge auch noch der Antriebsriemen, sodass man liegenbleibt.

Deshalb sollte man die Klimaanlage alle zwei bis drei Jahre überprüfen lassen, spätestens aber, wenn ein Nachlassen der Kühlleistung spürbar wird. Dann sollte ein umfassender Klimageservice durchgeführt werden, der ein komplettes Entleeren der Anlage, ihre Neubefüllung entsprechend der Werksvorgabe sowie bedarfsweise eine Desinfektion des Verdampfers beinhaltet.

Diese ist unbedingt erforderlich, wenn die Anlage unangenehme Gerüche verströmt. Das passiert überwiegend im Kurzstreckenbetrieb, wenn nicht genügend Zeit für die Selbstreinigung bleibt und sich gesundheitsschädliche Bakterien und Schimmelpilze am Verdampfer ansiedeln. Diese werden dann vom Gebläse in den Innenraum gewirbelt, sorgen so für den üblen Duft.

Professionelle Reinigung und Desinfektion sind Werkstattsache. Außerdem gehört das Erneuern des Pollenfilters dann dazu, da dieser zumeist auch von allerlei Mikroorganismen besiedelt ist.

Deshalb ist es besser, mit der Werkstatt einen Termin für eine umfassende Klimawartung auszumachen. Am besten, bevor es wieder richtig warm wird und plötzlich viele Leute feststellen, dass ihre Klimaanlage nicht mehr richtig kühlt.

Innung

Aktuelles aus unserer Innung:

UVV-Prüfung an gewerblich genutzten Fahrzeugen nach DGUV Vorschrift 70



Was ist die UVV-Prüfung?

Die UVV-Prüfung ist eine Überprüfung, die sicherstellt, dass gewerblich genutzte Fahrzeuge, wie z.B. Transporter, Lkw oder Lieferwagen, aber auch Pkw, die im betrieblichen Kontext eingesetzt werden, betriebssicher sind. Sie umfasst die Überprüfung der Fahrzeugtechnik, des arbeitssicheren Zubehörs und der sicherheitsrelevanten Prozesse.

Warum ist die UVV-Prüfung wichtig?

Die UVV-Prüfung ist wichtig, um die Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten und Unfälle zu verhindern. Sie sorgt dafür, dass die Fahrzeuge ordnungsgemäß funktionieren und die Sicherheit der Mitarbeiter geschützt ist.

Wie oft muss die UVV-Prüfung durchgeführt werden?

Die UVV-Prüfung muss mindestens einmal jährlich durchgeführt werden. Sie kann in der Regel im Rahmen der Hauptuntersuchung (HU) oder durch das Fachpersonal einer Kfz-Werkstatt durchgeführt werden.

Wer darf die UVV-Prüfung durchführen?

Die UVV-Prüfung darf nur von Sachverständigen durchgeführt werden, die über die nötige Fachkenntnis verfügen. Dies kann z.B. das Fachpersonal einer Kfz-Werkstatt sein.

Was wird bei der UVV-Prüfung geprüft?

Bei der UVV-Prüfung wird Verschiedenes am Fahrzeug überprüft, darunter:

- Fahrzeugtechnik: Beleuchtung, Bremsen, Reifen, Lenkung, Karosserie, Fahrzeugsicherheitssysteme, elektrische Anlage
- Arbeitssicheres Zubehör: Warnwesten, Verbandskasten, Feuerlöscher, Ladungssicherung
- Sicherheitsrelevante Prozesse: Fahrerunterweisungen, Dokumentation der Prüfergebnisse

Folgen einer nicht durchgeführten UVV-Prüfung

Die Nichtdurchführung der UVV-Prüfung kann rechtliche Konsequenzen haben und im Falle eines Unfalles zu Haftungsansprüchen führen.

Weisen Sie Ihre Kunden daraufhin!

Weitere Informationen zur DGUV-Vorschrift, Prüf-/Checklisten und Prüfplaketten erhalten Sie bei uns!

Grundsätzliches / Verwaltung / Organisation

ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Scheel verlässt ZDK

In der Vorstandssitzung am 25. April 2025 des Zentralverbandes Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) hat ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Kurt Christian Scheel mitgeteilt, sich künftig neuen Aufgaben widmen zu wollen und den ZDK zu verlassen.

ZDK-Präsident Arne Joswig bedauert diese Entscheidung und erklärt: „Der ZDK-Vorstand und auch ich persönlich bedauern sehr, dass Herr Dr. Scheel den ZDK verlässt und wünschen ihm für seine Zukunft alles Gute und viel Erfolg. Herr Dr. Scheel hat den ZDK in den letzten Jahren erfolgreich neu aufgestellt, in Berlin und Brüssel eine hohe Sichtbarkeit erzielt und den ZDK als kompetenten Ansprechpartner für alle Themen des Kfz-Gewerbes bei der Politik etabliert.“

Dr. Scheel: „Das Kfz-Gewerbe ist und bleibt für mich eine der spannendsten Branchen in Deutschland. Es hat mir viel Freude gemacht, gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen im ZDK-Vorstand, in der Geschäftsstelle und mit den Mitgliedern das Kfz-Gewerbe als relevanten Player für individuelle Mobilität in der politischen Diskussion zu positionieren. Auch bei der Modernisierung der Verbandsstrukturen sind wir weit vorangekommen.“ Jetzt, so Scheel, freue er sich auf ein neu-

es Kapitel. Er danke dem ZDK-Vorstand, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und vor allem Präsident Arne Joswig für die vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit.

ZDK-Präsident Joswig: „Es hat dem ZDK-Vorstand und mir persönlich viel Freude bereitet, mit Dr. Scheel zusammenzuarbeiten und gemeinsam den ZDK nach vorne zu bringen. Dr. Scheel wird bis zur Einarbeitung seines Nachfolgers dem ZDK beratend zur Seite stehen. Kommissarisch werden die beiden ZDK-Geschäftsführer Ulrich Dilchert und Jürgen Hasler bis dahin die laufenden Geschäfte führen.“

Dr. Kurt-Christian Scheel übernahm die Leitung des ZDK im November 2022 als Nachfolger von Dr. Axel Koblitz. Zuvor hatte er verschiedene leitende Funktionen im Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA), bei der Robert Bosch GmbH sowie dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI). Er hat den Verband gemeinsam mit einem neu aufgestellten Politikteam vor allem in der politischen Arena in Berlin und Brüssel erfolgreich neu positioniert. Inhaltlich hat er den Verband breit aufgestellt, um die Interessen der 39.000 Betriebe mit 468.000 Beschäftigten umfassend vertreten zu können.

Trauer um Ex-ZDK-HGF Professor Dr. Jürgen Creutzig

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) trauert um seinen langjährigen Hauptgeschäftsführer Professor Dr. Jürgen Creutzig, der am 7. April im Alter von 84 Jahren verstorben ist. Der promovierte Jurist trat am 1. September 1973 sein Amt als Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandels (ZDK) in Bonn an. Nach dem Zusammenschluss mit dem Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks (ZVK) im Jahr 1978 zum Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) führte er die gemeinsame Geschäftsstelle als Hauptgeschäftsführer für den Handelsbereich gemeinsam mit Rolf D. Binnenbrücker als Hauptgeschäftsführer für den Handwerksbereich bis zu seinem altersbedingten Ausscheiden im Juni 2002.

Verdient gemacht hat sich Prof. Dr. Creutzig für das Kraftfahrzeuggewerbe auch auf internationaler Ebene. Von 1996 bis 1999 brachte er seine Expertise in die Pkw-Vertragshändler-Division des Kfz-Weltverbandes IOMTR ein. Tiefe Spuren hat er in Brüssel als Präsident des europäischen Branchenverbandes CECRA hinterlassen, den er von 2001 bis 2010 führte. Sein besonderes Augenmerk galt hier unter anderem der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung.

Darüber hinaus war Dr. Creutzig von 1991 bis 2008 Honorarprofessor an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) in Geislingen und dort als Lehrbeauftragter für das Themenfeld „Recht in der Automobilwirtschaft“ tätig.

Für sein vielfältiges Engagement im Kraftfahrzeuggewerbe auf nationaler und internationaler Ebene wurde Prof. Dr. Creutzig mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet. „Als Teil der langjährigen hauptamtlichen Doppelspitze des ZDK hat sich Prof. Dr. Creutzig die wirkungsvolle Interessenvertretung des gesamten Kraftfahrzeuggewerbes mit Handel und Handwerk auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene zu eigen gemacht“, so ZDK-Präsident Arne Joswig. „Nach der Wiedervereinigung wirkte er maßgeblich am Aufbau tragfähiger Strukturen für das Kfz-Gewerbe in den neuen Ländern mit. Bis zuletzt hat er sich dem ZDK sehr verbunden gefühlt und wird immer ein wichtiger Teil der Geschichte unseres Verbandes bleiben. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.“

Ausstattung der Berufsschulen mit wissenschaftlichen Lehrkräften

Der ausreichenden Gewinnung von wissenschaftlichen Lehrkräften, welche den Theorieunterricht an den Berufsschulen gestalten, sollte ein hohe Priorität zugeordnet werden. Aktuell scheint dies noch weitgehend zu gelingen. Dennoch mehren sich die Rückmeldungen über Unterrichtsausfälle.

Die beiden, außerhalb des Lehramtsstudiums angesiedelten, Möglichkeiten zur Erlangung der Lehramtsbefähigung (Seiteneinstieg: <https://lehrer-online-bw.de/,Lde/Startseite/lobw/Seiteneinstieg> und Direkteinstieg: [stieg-Informationen \) werden vom jeweilig zuständigen Regierungspräsidium geprüft und dort sollten vorhandene Spielräume unbedingt genutzt werden, um fachtechnisch geeignete Kandidaten gewinnen zu können.](https://lehrer-online-bw.de/,Lde/Startseite/lobw/Direktein-</p>
</div>
<div data-bbox=)

In diesem Zusammenhang hält der Verband aktuell den Kontakt zum Kultusministerium. Nur durch eine ausreichende Unterrichtsversorgung können, nebst einer hochwertigen betrieblichen Ausbildung, unsere angehenden Fachkräfte den gestiegenen Anforderungen in den Kfz-Werkstätten Rechnung tragen.

Handel

DAT-Barometer im April 2025

E-Mobilität im Pkw-Bestand

BEV im Pkw-Bestand noch unterrepräsentiert

Deutschland steht vor einem Regierungswechsel, Europa ist Schauplatz eines Angriffskrieges, und die Welt steht Kopf wegen der US-Strafzölle. Mittendrin befinden sich rund 40 Mio. private Pkw-Halter, von denen viele mit einem Autokauf abwarten und ihre bestehenden Pkw weiterfahren. Wie aber sieht die Zusammensetzung dieser Pkw aus? Und wie unterscheidet sich dies von gewerblichen Haltern?

Das aktuelle DAT-Barometer zeigt zunächst, dass die große Mehrheit aller Pkw auf private Halter zugelassen sind (88 Prozent). Zwei Prozent davon fahren rein batterieelektrisch. Von allen knapp sechs Mio. gewerblichen Zulassungen sind 12 Prozent BEV. Nimmt man alle privaten und gewerblichen BEV zusammen, ergibt das 1,6 Mio. Einheiten, davon sind über 1,5 Mio. jünger als fünf Jahre. Es fehlt also noch die Erfahrung mit älteren BEV. Immerhin fallen mittlerweile über 80.000 BEV in die Altersgruppe zwischen fünf und neun Jahre. Das sind also „echte“ Gebrauchtwagen, die meisten davon im Privatbesitz.

Auffällig ist in diesem Kontext, dass die monatlichen BEV-Besitzumschreibungen seit Beginn dieses Jahres stabil um die 16.000 Einheiten liegen, während die monatlichen privaten BEV-Neuzulassungen deutlich weniger sind. Dennoch sind BEV-Gebrauchtwagen weiterhin kaum gefragt. Das zeigt sich auch bei den Werten der dreijährigen Gebrauchtwagen: Gebrauchte BEV liegen deutlich unter den Verbrennern – und zwar mit großem Abstand. Sie können demnach vom Handel weiterhin nur mit größeren Abschlägen verkauft werden.

Benzin und Diesel bestimmen nach wie vor den Pkw-Bestand

Zum 1. Januar 2025 waren fast 90 Prozent aller zugelassenen Pkw klassische Verbrenner. Laut KBA waren 61 Prozent der insgesamt 49.339.166 Pkw Benziner, 28 Prozent Diesel. Hinzu kommen mittlerweile fünf Prozent mit einem Mildhybridantrieb, also einem Verbrennermotor. Diese sind in den „sechs Prozent Sonstige“ enthalten. Ebenfalls mit einem Verbrenner und zusätzlich mit einem extern aufladbaren E-Antrieb ausgestattet, sind Plug-in-Hybride (PHEV). Sie machten zwei Prozent aus, das sind 967.423 Einheiten. Rein batterieelektrische Pkw (BEV) hatten einen Anteil von drei Prozent, was 1.651.643 Einheiten entspricht. Diese letztgenannten Zahlen zeigen, dass es noch lange dauern wird, bis elektrifizierte Pkw einen größeren Anteil am Bestand haben werden. Schließlich kamen im Jahr 2024 nur rund 380.000 BEV- und 192.000 PHEV-Neuzulassungen hinzu.

Privater Besitz dominiert den Bestand

Fast neun von zehn Pkw waren zum Stichtag 1. Januar 2025 auf Privatpersonen zugelassen. In Zahlen sind dies über 43,5 Mio. Einheiten und 88 Prozent des Gesamt-Bestands. Nur 5,7 Mio. Einheiten (zwölf Prozent) entfielen auf Zulassungen von gewerblichen Haltern. Diese zwei Gruppen unterscheiden sich in einigen Punkten – besonders auffällig sind die Antriebsarten. Während der private Bestand zu 64 Prozent aus Benzinern, zu 27 Prozent aus Diesel und zu zwei Prozent aus

BEV besteht, sind die bei den gewerblichen Haltern 36 Prozent Diesel, gefolgt von 29 Prozent Benzin. BEV vereinen immerhin bereits zwölf Prozent auf sich. Noch höher ist der Anteil der restlichen Antriebsarten mit 15 Prozent. Darunter verstecken sich Gas, Wasserstoff und vor allem die große Zahl der Mildhybride.

Das Alter im Pkw-Bestand steigt kontinuierlich

Die Pkw auf deutschen Straßen sind im Durchschnitt über zehn Jahre alt. Dieses Durchschnittsalter ist seit Jahren stets gestiegen, was vor allem auf die bessere Haltbarkeit der Pkw und die hochwertigeren verbauten Komponenten zurückzuführen ist. Nach Altersgruppen aufgeteilt, verbuchen den größten Anteil mit 14 Mio. Einheiten die Pkw im Alter von 5 bis 9 Jahren auf sich, gefolgt von fast 12 Mio. Einheiten, die unter fünf Jahre alt sind. Elektroautos (BEV) finden sich fast ausschließlich in der Gruppe der unter Fünfjährigen: 1,6 Mio. Einheiten (13 Prozent dieser Altersgruppe) fahren rein elektrisch. Dies zeigt, wie „jung“ diese Antriebsart noch ist und dass sie erst seit kurzem in relevanten Stückzahlen auf dem Markt vorhanden ist.

Deutlich weniger BEV-Neuzulassungen als BEV-Besitzumschreibungen

Batterieelektrische Pkw kommen zunehmend in großer Zahl als Leasingrückläufer auf den Gebrauchtwagenmarkt. In den ersten drei Monaten des aktuellen Jahres wurden jeweils mehr BEV-Besitzumschreibungen als private BEV-Neuzulassungen registriert. Preislich attraktiv und technologisch nicht mehr so veraltet wie noch in den Vorjahren haben offenbar viele Menschen ein gebrauchtes BEV dem neuen BEV vorgezogen. Man beachte: Der Hauptgrund für die Anschaffung eines BEV im vergangenen Jahr war die Begeisterung für die Technik. Auf dem Gebrauchtwagenmarkt wird dies offenbar eher erschwinglicher als auf dem Neuwagenmarkt. Insgesamt ist auffällig, dass sowohl gebrauchte als auch neue BEV im März deutlich gefragter waren als im Vormonat. Der Abstand zu den Verbrennern in Stückzahlen ist aber immer noch sehr groß.

Wertentwicklung von dreijährigen Gebrauchtwagen

Die drei Jahre alten Gebrauchtwagen lassen sich derzeit vom Handel an Endverbraucher zu sehr stabilen Preisen verkaufen. Stets bezogen auf den ehemaligen Listenneupreis zeigt die Auswertung der DAT-Datenbank, dass vor allem die Benzin- und Dieselgebrauchtwagen sehr eng beieinander liegen: Zuletzt für 64 Prozent des ehemaligen Listenneupreises konnten die Benziner gehandelt werden, knapp darunter für 62,7 Prozent die Diesel. Nach wie vor groß ist der Abstand zu den gebrauchten BEV. Als dreijährige Gebrauchtwagen erzielen sie beim Handel noch einen Wert von 51,5 Prozent. Wenn man bedenkt, dass der ehemalige Listenneupreis bei den BEV in der Regel über denen der Benziner liegt, ist der Wertverlust in Euro nach wie vor sehr groß.

Handel

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Hersteller?

Jetzt am IfA MarkenMonitor 2025 teilnehmen

Der MarkenMonitor ist ein wichtiges Analyse- und Steuerungsinstrument für die Hersteller-Händler-Beziehung in den Vertriebsnetzen der Automobilwirtschaft. Er ist die führende Studie zur Attraktivität von Automobilmarken. Seit mehr als zwei Jahrzehnten analysiert das Institut für Automobilwirtschaft (IfA) damit die Zufriedenheit der Handelsstufe mit ihren Herstellern oder Importeuren. Die Kontinuität des Studiendesigns sowie die Umsetzung durch das neutrale IfA tragen unter anderem dazu bei, dass die Ergebnisse des MarkenMonitors auf der Händlerenebene sowie bei Herstellern gleichermaßen Gehör finden.

Damit ist die IfA-Händlerzufriedenheitsanalyse die optimale Grundlage zur Initiierung von vertriebs- und netzpolitischen Maßnahmen. Sie benennt

konkrete Anliegen der jeweiligen Handelsorganisation an den Hersteller oder Importeur – basierend auf Ihren Erfahrungen und Einschätzungen. Deshalb ist Ihre Stimme als fabrikatsgebundener Handelsbetrieb wichtig. Ihre Meinung ist gefragt. Nehmen Sie am MarkenMonitor 2025 teil unter:

https://de.surveymonkey.com/r/ve_ifA_MarkenMonitor_2025

Interessierten werden die Studienergebnisse kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die Studie aus dem Vorjahr, der MarkenMonitor 2024, steht Ihnen zum Download zur Verfügung. Darüber hinaus können Sie unter nachstehendem Link markenindividuelle Ergebnisse einsehen: www.ifa-info.de/markenmonitor.

Quartalsreport Elektromobilität Q1-2025

Im ersten Quartal 2025 erlebte die Elektromobilität in Deutschland im Vergleich zum ersten Quartal 2024 eine leichte Erholung. Die Neuzulassungen von Elektroautos stiegen auf 112.968 Fahrzeuge an, was einem Marktanteil von 17 Prozent entspricht. Weiterhin steht die Zusammenfassung der wichtigsten Aspekte des Koalitionsvertrags von Union und SPD zu dem Thema Elektromobilität zur Verfügung.

Der Quartalsreport gibt einen Überblick über die wichtigsten Neuig-

keiten aus dem Bereich der Elektromobilität im vergangenen Jahr, es werden Kennzahlen wie die Neuzulassungen und der Marktanteil aufgezeigt. Darüber hinaus werden die meistverkauften Marken und Modelle sowie die Neuzulassungen und Marktanteile, auch der chinesischen Marken, bei den BEV-Zulassungen dargestellt.

Der Quartalsreport Elektromobilität Q1-2025 kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Pkw-Automonat – Alle Zahlen März 2025

Unser Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat die März-Ausgabe des „Pkw-Automonats – Alle Zahlen“ zur Verfügung gestellt. Er weist eine deutschlandweite Übersicht über Auftragseingänge und Neuzulassungen gegliedert nach Antriebsarten und gewerblichen bzw. privaten Haltern sowie CO₂-Emissionen aus. Zudem bein-

haltet er eine Übersicht zu Besitzumschreibungen, Standzeiten und der Werkstattauslastung. Um die aktuellen Werte in Bezug zum Vor-Pandemieniveau zu setzen, wird die Tabelle um die Vergleichszahlen aus 2019 ergänzt. Der „Pkw-Automonat“ kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Neue Pfändungsfreigrenzen für Arbeitseinkommen ab 1. Juli 2025

Die unpfändbaren Beträge, die bei einer Zwangsvollstreckung in Forderungen und andere Vermögensrechte nach § 850c ZPO geschützt sind, ändern sich jeweils zum 01.07. eines jeden Jahres entsprechend der Entwicklung des steuerlichen Grundfreibetrages zum Existenzminimum.

Der unpfändbare Betrag des monatlichen Arbeitseinkommens eines Schuldners ohne Unterhaltspflicht beträgt ab dem 01.07.2025

1.555,00 Euro (bisher 1.491,75 Euro).

Gewährt der Schuldner aufgrund gesetzlicher Pflichten Unterhalt, erhöht sich dieser Betrag um monatlich 585,23 Euro (bisher 561,43 Euro) für die erste Person und um monatlich jeweils weitere 326,04 Euro (bisher 312,78 Euro) für die zweite bis fünfte Person.

Diese neuen Pfändungsfreigrenzen gelten ab 1. Juli 2025 für alle zu diesem Zeitpunkt laufenden und künftigen Pfändungen.

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

OnBoard Fuel Consumption

Management-Datenerfassung & -meldung nach VO 2021/392

Auswirkungen auf Autohäuser und Kfz-Werkstätten

Weil die in der Verordnung VO 2021/392 (in Kraft getreten am 25.03.2021) festgelegten Regelungen komplex sind und sich (mögliche) Auswirkungen auf Autohäuser und Kfz-Werkstätten nicht ohne Weiteres erschließen, hat der ZDK die Broschüre „OBFCM-Datenerfassung & -meldung nach VO 2021/392 | Auswirkungen auf Autohäuser und Kfz-Werkstätten“ erstellt, welche auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann.

Hintergrund:

Mit der Verordnung VO 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge ergibt sich der Auftrag an die EU-Kommission, ab 2021 Daten über den tatsächlichen Kraftstoff- oder Energieverbrauch von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen zu erheben, die von fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen [...] Art. 4a der VO 2017/1151 erfasst werden. Die EU-Kommission soll anhand dieser Verbrauchsdaten aus dem Realbetrieb, erfasst durch die fahrzeuginternen Überwachungseinrichtungen [„OBFCM-Daten“; OBFCM = OnBoard Fuel Consumption Management], überprüfen, wie sich der reale Energieverbrauch (und somit die realen CO₂-Emissionen) neuer Pkw und neuer leichter Nutzfahrzeuge entwickelt. Die VO 2021/392 (in Kraft getreten am 25.03.2021) enthält dazu Regelungen über die Systematik und Wege der Erhebung und Meldung der relevanten Daten (tatsächliche Verbrauchs- und Emissionswerte aus dem Realbetrieb) an die EU-Kommission und das Europäische Umweltamt (EUA).

Zur Broschüre:

Hervorzuheben ist insbesondere, dass die Vertragshändler und -werkstätten sowie Prüfstützpunkte selbst aus den zugrundeliegenden Ver-

ordnungen keine Pflichten treffen. Es ist davon auszugehen, dass die zur Erfassung und Meldung verpflichteten Adressaten der Regelungen (nämlich Automobilhersteller einerseits und Überwachungsorganisationen andererseits) Ihre Pflichten nicht ohne die Einbindung von Autohäusern bzw. Kfz-Werkstätten erfüllen werden können.

Die Broschüre zeigt insbesondere auf, dass für Autohäuser und Kfz-Werkstätten, im Falle etwaiger Versuche, sie für die Pflichterfüllung heranzuziehen,

- klare Regelungen hinsichtlich der Durchführung,
- die für die Unterstützung der Verpflichteten notwendigen Hilfestellungen und
- v.a. auch eine angemessene Vergütung für die entstehenden zusätzlichen Aufwände von besonderer Bedeutung sind und welche Argumente dafür sprechen, diese auch einzufordern.

Konkret liefert die Broschüre:

- Informationen über den Hintergrund der Erfassung und Meldung von OBFCM-Daten.
- Überblick über die Systematik der Erfassung und Meldung von OBFCM-Daten inkl. Verpflichteter und Meldewege.
- Darstellung (möglicher) Auswirkungen auf Autohäuser und Kfz-Werkstätten, insbesondere bei Einbindung in die Erfassung und Meldung.
- Anforderungen an die Erfassung und Meldung von OBFCM-Daten und Herausforderungen im Meldeprozess.
- Empfehlungen für den Umgang mit einer Beziehung von Autohäusern und Kfz-Werkstätten im Rahmen des Erfassungs- & Meldeprozesses.

DSW warnt vor Anzeigenangeboten der Werbeagentur

WMI – Ihr Anzeigenauftrag der Region

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) erhielt die nachfolgend als Text wiedergegebene Information des Deutschen Schutzverbandes gegen Wirtschaftskriminalität (DSW) über die Aktivitäten einer nicht weiter bezeichneten Werbeagentur mit dem Kürzel „WMI“, die derzeit zu massiven Anfragen beim Schutzverband führt. Per E-Mail und in einzelnen Fällen auch per Fax werden Gewerbetreibende „kalt“ kontaktiert. Unter dem Betreff „Ihr Anzeigenauftrag der Region xx“ werden Betroffene dazu aufgefordert, ihre Daten in einem vorgefertigten Anzeigenauftrag zu korrigieren. Dieser Anzeigenauftrag soll dann unterschrieben zurückgemailt bzw. zurückgefaxt werden. Die dabei entstehenden Kosten belaufen sich auf rund 800 bis 900 Euro pro Auflage, wobei drei Auflagen in Ansatz gebracht werden! Betroffene, die sich beim Schutzverband gemeldet haben, können sich an keinen vorher erteilten Anzeigenauftrag erinnern. Die Bezugnahme im Betreff ist also falsch und damit wettbewerbsrechtlich und strafrechtlich

als Täuschung einzustufen! Es handelt sich damit nach Auffassung des Schutzverbandes um Betrugsversuche! Weder die E-Mail, mit der die Anzeigenaufträge versandt werden, noch die Anzeigenaufträge selbst geben Anhaltspunkte zum Versender. Die angegebene URL ist anonym in Tempe, Arizona, angemeldet. Die dazugehörige Webseite enthält keinen Inhalt. Das Impressum verweist auf einen Unternehmenssitz in Anaheim, Kalifornien. Beim Schutzverband gibt es derzeit keine Fälle, in denen Betroffene tatsächlich eine Unterschrift geleistet haben. Wenn dies doch der Fall sein sollte, bittet der Schutzverband um entsprechende Meldung, um Klarheit darüber zu erhalten, wer von versehentlich abgeschlossenen Anzeigenaufträgen profitiert und dann das Inkasso betreibt. Wohin fließt das in Rechnung gestellte Geld? Generell nimmt der Schutzverband den Fall zum Anlass, Gewerbetreibende darauf hinzuweisen, Schriftstücke unklaren Inhalts sehr genau auf Ihre Berechtigung und Herkunft hin zu überprüfen!

Recht / Arbeitsrecht / Tarifwesen

Datenschutzrecht:

Verbraucherverbände und Mitbewerber dürfen Verstöße verfolgen

Verbraucherschutzverbände sind laut einer Pressemitteilung über eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH; Az.: I ZR 186/17) vom 27.03.2025 befugt, Verstöße gegen das Datenschutzrecht im Wege einer wettbewerbsrechtlichen Klage vor den Zivilgerichten zu verfolgen. Unschädlich ist laut BGH, dass der Kläger seine Klage unabhängig von



der konkreten Verletzung von Datenschutzrechten einer betroffenen Person und ohne Auftrag einer solchen Person erhoben hat. Da von einer Einrichtung im Sinne von Art. 80 Abs. 2 DSGVO nicht verlangt werden kann, dass sie diejenige Person im Voraus individuell ermittelt, die von einer Verarbeitung von Daten, die mutmaßlich gegen die Bestimmungen der Datenschutz-Grundverordnung verstößt, konkret betroffen ist, ist die Benennung einer Kategorie oder Gruppe von identifizierbaren natürlichen Personen für die Erhebung einer solchen Verbandsklage ausreichend.

Es genügt außerdem, wenn sich die Einrichtung darauf beruft, dass die Verletzung der Rechte dieser Person anlässlich einer Verarbeitung personenbezogener Daten geschieht und auf einer Missachtung der Pflicht beruht, die dem Verantwortlichen gemäß Art. 12 Abs. 1 Satz 1 und Art. 13 Abs. 1 Buchst. c und e DSGVO obliegt, weil im Streitfall nicht davon ausgegangen werden kann, dass der Kläger mit seiner Klage rein hypothetische Verstöße geltend macht.

In dem Verstoß gegen die datenschutzrechtlichen Informationspflichten liegt laut BGH zugleich ein Verstoß gegen Lauterkeitsrecht unter dem Gesichtspunkt des Vorenthaltens einer wesentlichen Information gemäß § 5a Abs. 1 UWG vor. Ausgehend von der wirtschaftlichen Bedeutung der Verarbeitung von personenbezogenen Daten für internetbasierte Geschäftsmodelle, deren Nutzung der Verbraucher mit der Preisgabe personenbezogener Daten vergütet, kommt den datenschutzrechtlichen Unterrichtungspflichten zentrale Bedeutung zu. Sie sollen sicherstellen, dass der Verbraucher bei seiner Nachfrageentscheidung, die mit einer Einwilligung in die Verarbeitung personenbezogener Daten verknüpft ist, möglichst umfassend über Umfang und Tragweite dieser Einwilligungserklärung ins Bild gesetzt wird, um eine informierte Entscheidung treffen zu können.

In derselben Pressemitteilung wird auch auf zwei Urteile (Az.: I ZR 222/19 und I ZR 223/19) aufmerksam gemacht, wonach auch Mitbewerber berechtigt sind, Verstöße gegen das Datenschutzrecht im Wege einer wettbewerbsrechtlichen Klage vor den Zivilgerichten zu verfolgen. Die ausführliche Pressemitteilung kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Gewerkschaft – Digitales Zugangsrecht

Eine Gewerkschaft beehrte vom Arbeitgeber für die Mitgliederwerbung die Übermittlung sämtlicher betrieblicher E-Mail-Adressen der beschäftigten Arbeitnehmer sowie einen Zugang zum konzernweiten Netzwerk (wofür der Arbeitgeber die Microsoft-Anwendung Viva Engage nutzt). Ferner verlangte die Gewerkschaft eine Verlinkung auf der Startseite des Intranets zu ihrer Website. Ein erheblicher Teil der betrieblichen Kommunikation findet vorliegend digital, u. a. über E-Mails sowie die Anwendung Viva Engage, statt.

Wie schon die Vorinstanzen hat auch das BAG die Klage abgewiesen (BAG-Pressemitteilung Nr. 4/25):

• Übermittlung der betrieblichen E-Mail-Adressen:

Unter Abwägung der jeweils grundrechtlich geschützten Positionen von Gewerkschaft (Koalitionsbetätigungsfreiheit), Arbeitgeber (u. a. Berufsfreiheit) und betroffenen Arbeitnehmern (Recht auf informationelle Selbstbestimmung / Schutz personenbezogener Daten) verneinte das BAG einen Anspruch der Gewerkschaft auf Übermittlung der betrieblichen E-Mail-Adressen. Der Gewerkschaft stünde die Möglichkeit offen, die Arbeitnehmer vor Ort im Betrieb nach ihrer betrieblichen E-Mail-Adresse zu fragen.

• Zugang zum konzernweiten Netzwerk:

Auch einen Anspruch auf Zugang zum Netzwerk Viva Engage lehnte das BAG entsprechend ab.

• Website-Verlinkung:

Was das Anbringen einer Verlinkung anbelangt, stellte das BAG fest, dass die Gewerkschaft jedenfalls nicht verlangen könne, dass ein solcher auf der Startseite des Intranets angebracht wird.



Handwerk / Technik / Umweltschutz

Aktuelle Informationen zum Diagnosesystem EuroDFT – Preissenkung

Ab sofort ist das Diagnosesystem EuroDFT dauerhaft im Preis gesenkt. Das Grundgerät ist nun bereits ab 1.899 Euro erhältlich und somit 1.000 Euro günstiger als bisher. Mit dieser Maßnahme möchte die Adis-Technology GmbH Ihre Einkaufsvorteile direkt an die Endkunden weitergeben und diese Diagnoselösung noch attraktiver für Kfz-Betriebe machen.

Das EuroDFT ermöglicht die umfassende Diagnose und Programmierung mit Original-Herstellersoftware und steht für höchste Flexibilität und Zukunftssicherheit.

Des Weiteren werden ab sofort alle EuroDFT-Geräte mit dem Betriebssystem Windows 11 ausgeliefert. Für Bestandskunden mit gültigem Standardsupportvertrag ist die Umstellung auf Windows 11 bis Oktober 2025 kostenlos möglich. So soll sichergestellt werden, dass alle EuroDFT-Systeme stets auf dem aktuellen Stand bleiben und sämtliche Sicherheitsanforderungen erfüllen.

Rückfragen können Sie gerne direkt an die ADIS-Technology GmbH richten. Die Kontaktdaten, sowie weitere Details zu den Geräten und Verträgen finden Sie unter www.eurodft.com.

Umsetzung Energieeffizienzgesetz (EnEFG)

Das Energieeffizienzgesetz (EnEFG) kann auch Autohäuser und Kfz-Werkstätten betreffen – je nachdem, wie groß das Unternehmen ist und wie viel Energie verbraucht wird. Die Auswirkungen sind allerdings nicht für alle gleich, sondern hängen von bestimmten Schwellenwerten ab.

Für viele kleinere Kfz-Betriebe und Autohäuser gilt das EnEFG nicht unmittelbar – aber ab einer bestimmten Größe wird es relevant und verpflichtend. Es ist sinnvoll, frühzeitig Energieverbräuche zu erfassen und sich ggf. mit einem Energieberater auszutauschen.

1. Gilt das EnEFG überhaupt für Autohäuser/Kfz-Werkstätten?

Ja – wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Besonders wichtig ist:

- Energieverbrauch ab 2,5 GWh pro Jahr → dann gelten Pflichten nach dem EnEFG.
- Energieverbrauch ab 7,5 GWh pro Jahr → Diese Betriebe sind verpflichtet, eine tieferegehende Analyse sowie eine konkrete Bewertung der Maßnahmen zu erstellen sowie mehr Transparenz über Nutzen, Kosten und Zeiträumen zu schaffen.
- Die Pflicht richtet sich nicht nach der Branche, sondern nach dem Energieverbrauch.

Zur Einordnung:

2,5 GWh = 2.500.000 kWh → das ist relativ viel und betrifft meist größere Betriebe, z. B. Autohäuser mit mehreren Filialen, großen Ausstellungsflächen, Lackierereien oder energieintensiven Werkstattbetrieben.

2. Was bedeutet das konkret für betroffene Autohäuser/Werkstätten?

- a) Einführung eines Energie- oder Umweltmanagementsystems
- Verpflichtung, ein zertifiziertes Energie- oder Umweltmanagementsystem (z. B. ISO 50001 oder EMAS) einzuführen.

- Alternativ kann auch ein Energieaudit nach DIN EN 16247 durchgeführt werden – aber das reicht langfristig nicht aus.

b) Energieeinsparmaßnahmen identifizieren und melden

- Alle identifizierten, wirtschaftlich durchführbaren Maßnahmen zur Energieeinsparung müssen gemeldet werden.
- Diese Maßnahmen müssen im sog. Energieeffizienzregister dokumentiert werden.

c) Umsetzung nicht verpflichtend – aber Transparenzpflicht

- Unternehmen sind nicht gezwungen, die Maßnahmen umzusetzen, aber sie müssen offenlegen, welche Maßnahmen identifiziert wurden und ob bzw. wann sie umgesetzt werden.

3. Was sind typische Einsparpotenziale in Autohäusern/Werkstätten?

- Umstellung auf LED-Beleuchtung
- Optimierung der Heizungsanlagen (z. B. Wärmerückgewinnung, Regelungstechnik)
- Photovoltaikanlagen auf dem Dach
- Druckluftsysteme optimieren (Leckagen, Steuerung)
- Digitalisierung und Optimierung von Prozessen und Maschinenlaufzeiten

4. Was passiert, wenn man nichts macht?

- Bei Nichteinhaltung der Pflichten kann es zu Bußgeldern kommen.
- Außerdem drohen Imageverluste, wenn große Betriebe gesetzliche Anforderungen ignorieren – besonders bei Ausschreibungen oder bei Partnern (z. B. Herstellern), die auf Nachhaltigkeit achten.

Ein Merkblatt für das Energieeffizienzgesetz (EnEFG) sowie der Vergleich der Pflichten kann auch auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Handwerk / Technik / Umweltschutz

Teile-Typgenehmigung des Kraftfahrt-Bundesamtes löst Teilegutachten ab

Der 20. Juni 2025 bringt in genehmigungsrechtlicher Sicht für Hersteller von Fahrzeugteilen eine erhebliche Veränderung. Die bisherigen Teilegutachten dürfen durch die Technischen Dienste nicht mehr ausgestellt werden. Betroffene Hersteller können stattdessen eine nationale Teiletzgenehmigung beim Kraftfahrt-Bundesamt beantragen.

Sofern Hersteller statt eines Teilegutachtens bisher bereits über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) verfügten, (fünfstellige Kennzeichnung „KBA XXXXX“), kann diese fortgeführt werden. Mit einer nationalen Teiletzgenehmigung genehmigte Teile sind an der sechsstelligen Kennzeichnung „KBA XXXXXX“ erkennbar.

Nach einer Übergangsfrist von drei Jahren dürfen Teilegutachten ab dem 20. Juni 2028 ausschließlich auf Einzelabnahmen nach § 21 StVZO beschränkt verwendet werden. Teilegutachten für bereits in Fahrzeuge eingebaute Fahrzeugteile behalten die Gültigkeit.

Die Änderungen im Bereich der Teiletzgenehmigung dienen der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Anpassung der Qualitätsstandards. Die Länder hatten bei der Marktüberwachung eine nicht tolerierbare Anzahl fehlerhafter Teilegutachten festgestellt. Das geht aus der Begründung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 19. Juni 2024 hervor.

Anders als bei Teilegutachten ist das KBA bei der Teiletzgenehmigung befugt, die Konformität der Fahrzeugteile nachzuprüfen und Genehmigungen zu widerrufen. Das Verfahren der nationalen Teiletzgenehmigung räumt dem KBA zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zusätzliche Handlungsmöglichkeiten ein.



Autos werden immer sauberer

Mehr als die Hälfte der Pkw hat inzwischen den Abgasstandard Euro 6 oder stößt gar keine Abgase aus. Allerdings sind auch die kleineren Fahrzeugklassen, die als umweltfreundlicher gelten, auf dem Rückzug.

Die Autos auf deutschen Straßen werden sauberer. Inzwischen haben knapp 53 Prozent der gut 49 Millionen zugelassenen Pkw entweder den Abgasstandard Euro 6 oder sie stoßen als reine E-Autos keine Abgase aus, wie aus Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes mit Stichtag 1. Januar 2025 hervorgeht. Vor einem Jahr lag der Anteil bei 49 Prozent. Zugleich schrumpft aber der Anteil von Klein- und Kompaktwagen sowie Minis am Bestand.

Wichtigster Treiber für den höheren Euro-6-Anteil war, dass die Zahl der älteren Autos mit schlechteren Abgasstandards im Fahrzeugbestand um rund 1,7 Millionen sank. Was genau mit ihnen passierte, ob sie also beispielsweise verschrottet oder ins Ausland verkauft wurden, geht aus den KBA-Daten nicht hervor. Zudem stieg die Zahl der in Deutschland zugelassenen Elektroautos, die ja keine lokalen Abgase haben, um 243.000 auf 1,65 Millionen.

Die Euro-Normen für Abgas sind die in Deutschland mit Abstand am weitesten verbreiteten. Je höher die Zahl, desto später die Einführung und desto strenger die Grenzwerte für verschiedene Schadstoffe wie Stickoxide oder Feinstaub. Die aktuellste Abgas-Norm ist Euro 6 - konkret in der Version Euro 6e. In den kommenden Jahren soll Euro 7 folgen.

Weniger kleine Autos

Zum CO₂-Ausstoß treffen die Abgasnormen keine Regelungen. Hier spielen neben der Antriebsart und der Effizienz des Motors auch das Gewicht und die Größe der Fahrzeuge eine Rolle. Und hier gibt es eine ungünstige Entwicklung im Fahrzeugbestand, wenn man nur die Klimabilanz betrachtet, denn die kleinen Autos werden immer seltener. Kunden setzen nämlich weiterhin stark auf Komfort und ein gutes Platzangebot. Zwar ist die Kompaktklasse mit insgesamt 11,2 Millionen Fahrzeugen noch immer die Nummer eins, doch sie ist um 132.000 Autos geschrumpft. Die Zahl der Kleinwagen sank um 101.000 auf 8,6 Millionen und die der noch kleineren Minis um 62.000 auf 3,3 Millionen.

Mehr SUVs und Geländewagen

Auch Mittelklassewagen und Vans befinden sich auf dem Rückzug. Die SUVs auf deutschen Straßen vermehrten sich dagegen um 588.000 auf 6,6 Millionen, Geländewagen um 112.000 auf 3,3 Millionen. Und Wohnmobile streben mit einem Zuwachs um 73.000 auf 981.000 in Richtung der Millionengrenze.

Der starke Zuwachs bei den SUVs liegt an der weiter hohen Beliebtheit der Fahrzeugklasse. 2024 machten sie fast ein Drittel der Neuzulassungen aus. Immerhin waren darunter auch viele Elektroautos. SUVs eignen sich gut für diesen Fahrzeugtyp, da ihre Bauart Platz für die Batterien lässt. Das zeigt sich auch im Bestand: Dort dominieren die SUVs mit 626.000 Fahrzeugen den Bereich der reinen Stromer. Keine andere Fahrzeugklasse kommt auch nur auf die Hälfte dieses Wertes.

Berufsbildung / Weiterbildung

Berufsvalidierung bietet einen Überblick zu beruflichen Kompetenzen

Stellen Sie sich vor, eine Bewerberin oder ein Bewerber bringt jahrelange Erfahrung mit, hat aber keinen anerkannten Abschluss – etwa, weil es im Herkunftsland kein formelles Ausbildungssystem gibt. Wie können Sie sicher sein, dass sie oder er die nötigen Fähigkeiten hat? Das Berufsvalidierungs- und Digitalisierungsgesetzes (BVaDiG) bietet eine Lösung: Beschäftigte ohne Abschluss können ihre beruflichen Kenntnisse nun offiziell anerkennen lassen. Seit dem 1. Januar 2025 sind Anträge auf Anerkennung bei den zuständigen Handwerkskammern möglich.



Das Validierungsverfahren unterstützt nicht nur dabei, neue Fachkräfte zu integrieren – es ermöglicht zudem, die Fähigkeiten bestehenden Mitarbeitenden zu erkennen und gezielt zu fördern.

Indem die beruflichen Leistungen erfahrener Mitarbeitenden offiziell anerkannt werden, entsteht auch eine Wertschätzung dieser Arbeit. Das bindet die Beschäftigten stärker an den Betrieb und steigert die Motivation, sich weiterzuentwickeln.

Wer darf teilnehmen?

Am Validierungsprozess können Personen teilnehmen, die:

- mindestens 25 Jahre alt sind
- in Deutschland wohnen oder mehr als die Hälfte ihrer Berufserfahrung hier gesammelt haben
- in einem entsprechenden Handwerksbetrieb mindestens anderthalbmal so lange gearbeitet haben, wie die Ausbildung des Referenzberufs dauert. Ein Referenzberuf ist der Ausbildungsberuf, an dessen Anforderungen die beruflichen Kenntnisse gemessen werden. Für Kfz-Mechatroniker bedeutet das etwa, dass sie mindestens 5,25 Jahre Berufserfahrung in vergleichbaren Tätigkeiten nachweisen müssen. Wichtig: Antragstellende dürfen sich aktuell in keiner Ausbildung befinden.

Die Sorge, das Validierungsverfahren könne Jugendliche von der dualen Ausbildung abhalten, scheint unbegründet: Das Verfahren richtet sich gezielt an Personen mit langjähriger Berufserfahrung. Dazu zählen Quereinsteiger, internationale Fachkräfte und auch Menschen mit Behinderungen, die durch das Verfahren besseren Zugang zum ersten Arbeitsmarkt erhalten können.

So läuft die Validierung ab

Der Validierungsprozess startet mit einem schriftlichen oder elektronischen Antrag bei einer der acht zuständigen Handwerkskammern. Darauf folgt ein erstes Gespräch, in dem die Kammermitarbeitenden gemeinsam mit den Antragstellenden vorhandene Fähigkeiten und den passenden Referenzberuf festlegen.

Am Ende des Verfahrens entscheidet ein sogenanntes Feststellungstandem, bestehend aus je einer Vertretung der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmerseite, ob die vorhandenen Fähigkeiten den Anforderungen des Referenzberufs entsprechen. Dafür analysieren die Prüfenden die eingereichten Unterlagen, bewerten die praktischen Kompetenzen der Antragstellenden am Arbeitsplatz und führen ein fachliches Gespräch durch. Diese praktische Prüfung wird in Baden-Württemberg dann ab Herbst in einer der vier Handwerkskammern Ulm, Region Stuttgart, Konstanz und Reutlingen durchgeführt. Eine Theorieprüfung ist nicht vorgesehen.

Abhängig vom Ergebnis der Validierung erhalten die Teilnehmenden ein Zeugnis oder einen Bescheid über ihre berufliche Handlungsfähigkeit.

Sie können folgende Stufen erreichen:

- Vollständige Vergleichbarkeit
- Überwiegende Vergleichbarkeit
- Teilweise Vergleichbarkeit

Bei vollständiger Vergleichbarkeit erhalten die Teilnehmenden zwar keinen Gesellenbrief, jedoch berechtigt dieser Kompetenznachweis zur Teilnahme an einer Meisterprüfung im Kfz-Technikerhandwerk.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) hat die beiden vorausgegangenen Modellprojekte Valikom und Valikom Transfer seit 2015 gefördert, um das Validierungsverfahren zu erproben: Der Großteil der Antragstellenden ist rund 40 Jahre alt und hat durchschnittlich 13 Jahre Berufserfahrung. Viele von ihnen können sich aufgrund familiärer Verpflichtungen keinen klassischen Abschluss mehr leisten – ein Ausbildungsgehalt würde finanziell gesehen nicht ausreichen.

Tankstellen

Aktuelle Ausgabe des Aral-Partnermagazins 24-7

Der Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG) hat die aktuelle Ausgabe 2/2025 des Aral-Partnermagazins 24-7 zur Verfügung gestellt. Hauptthemen sind die Steigerung der Sichtbarkeit der Tankstellen auf Google Maps und die Bedeutung von Google Pins und Google Rezensionen.

Die Informationen in diesem Beitrag sind nicht nur für Aral-Tankstellen interessant.

Die aktuelle Ausgabe des Aral-Partnermagazins 24-7 kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Betriebswirtschaft / Steuern

Gemeinschaftsdiagnose #1-2025 – Frühjahrsgutachten

Die führenden Wirtschaftsinstitute haben ihr Frühjahrsgutachten vorgelegt und stellen fest, dass die deutsche Wirtschaft weiterhin stagniert, eine Erholung ist auch in den nächsten Quartalen nicht abzusehen.

Das Frühjahrsgutachten zur Analyse und Prognose der wirtschaftlichen Lage in Deutschland wurde von der Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, der zahlreiche Wirtschaftsforschungsinstitute angehören, vorgelegt. Das 150. Gutachten trägt den Titel „Geopolitischer Umbruch verschärft Krise – Strukturreformen noch dringlicher“.

Die fünf führenden Wirtschaftsforschungsinstitute sehen die Wirtschaft in Deutschland weiter unter Druck. In ihrem Frühjahrsgutachten erwarten sie eine Zunahme der Wirtschaftsleistung um 0,1 Prozent für das Jahr 2025 und revidieren damit ihre Herbstprognose um 0,7 Prozentpunkte nach unten.

Die Wirtschaftsexperten stellen fest, dass neben den konjunkturellen

Problemen auch der Strukturwandel, sowie erhebliche innen- und außenpolitische Veränderungen die deutsche Wirtschaft belasten. Besonders betroffen ist hierbei das verarbeitende Gewerbe, dessen Wettbewerbsfähigkeit durch starke Konkurrenz aus China und hohe Energiekosten unter Druck geraten ist. Dies führt darüber hinaus zu einer anhaltenden Investitionsschwäche, die durch hohe wirtschafts- und geopolitische Unsicherheiten, wie die protektionistische Handelspolitik der USA, sowie eine schwindende Erwerbsbevölkerung und hohen bürokratischen Aufwand weiter verstärkt wird.

In den nächsten Jahren prognostizieren die Experten eine leichte Erholung für die deutsche Wirtschaft, die jedoch langsamer einsetzt als ursprünglich angenommen. Im Jahr 2026 wird ein Wirtschaftswachstum von 1,3 Prozent vorhergesagt, wovon jedoch 0,3 Prozentpunkte auf die höhere Anzahl an Arbeitstagen entfallen.

Versicherungen / Rahmenabkommen / Mitgliedervorteile

Die Nürnberger AutoMobil informiert

- Läuft bei Ihnen auch gerade die große Umrüstaktion von Winter- auf Sommerreifenreifen?
- Bieten auch Sie das Angebot, die Kunden-Radsätze bis zum nächsten Herbst einzulagern?
- Der Vorteil für Sie: Die Werkstattauslastung wird erhöht und Sie profitieren von mehr Umsatz durch zusätzlichen Reifenverkauf.
- Lagern Sie die Kunden-Radsätze aus Kapazitätsgründen nicht nur in Garagen, Kellern und Nebengebäuden, sondern auch in Übersee-Containern?
- Stehen diese auf dem Freigelände neben der Werkstatt oder unbeleuchtet und schlecht einsehbar hinter dem Ausstellungsgelände?
- Wie sind Ihre Kundenradsätze gegen Entwendung gesichert? Stimmt die Versicherungssumme in der Police mit dem Wert der Kundenradsätze überein?

Lassen Sie sich bei der Konzeption maßgeschneiderter Sicherheitslösungen von den kriminalpolizeilichen Beratungsstellen, Ihrem Versicherer oder Fachunternehmen umfassend beraten. Überprüfen Sie unbedingt, ob die Einlagerung von Kunden-Radsätzen und gegebenenfalls auch Cabrio-Hardtops in Ihrem aktuellen Versicherungsschein enthalten ist und ob der Versicherungswert noch der erforderlichen Versicherungssumme entspricht.

Interessenten wenden sich an:

Andreas Konietzny, Volker Schulemann

Generalagenturen für das Kfz-Gewerbe im Agenturverbund

Tel.: 0711-230850-60

andreas.konietzny@nuernberger-automobil.de

volker.schulemann@nuernberger-automobil.de

