



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Innung Heilbronn-Öhringen



INNUNG-AKTUELL

Mai 2026

Mitteilungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Heilbronn-Öhringen

DAS KRAFTFAHRZEUGGEWERBE

Inhaltsverzeichnis

Impressum	Seite	2
Titelseite	Seite	2
Innung	Seite	3
Weiterbildung	Seite	3-5
Verband	Seite	5-6
Tankstellen	Seite	7
Wirtschaft	Seite	8
Technik + Umweltschutz	Seite	9-11
Recht + Steuern	Seite	12

Impressum

Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Innung Heilbronn-Öhringen

Geschäftsstelle:

Kreuzenstraße 98, 74076 Heilbronn
Telefon: 0 71 31/16 43 98
Telefax: 0 71 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: 0179 / 222 999 5

Erscheinungsweise 1x monatlich.

Titelseite

Autoglas ist Werkstattsache!

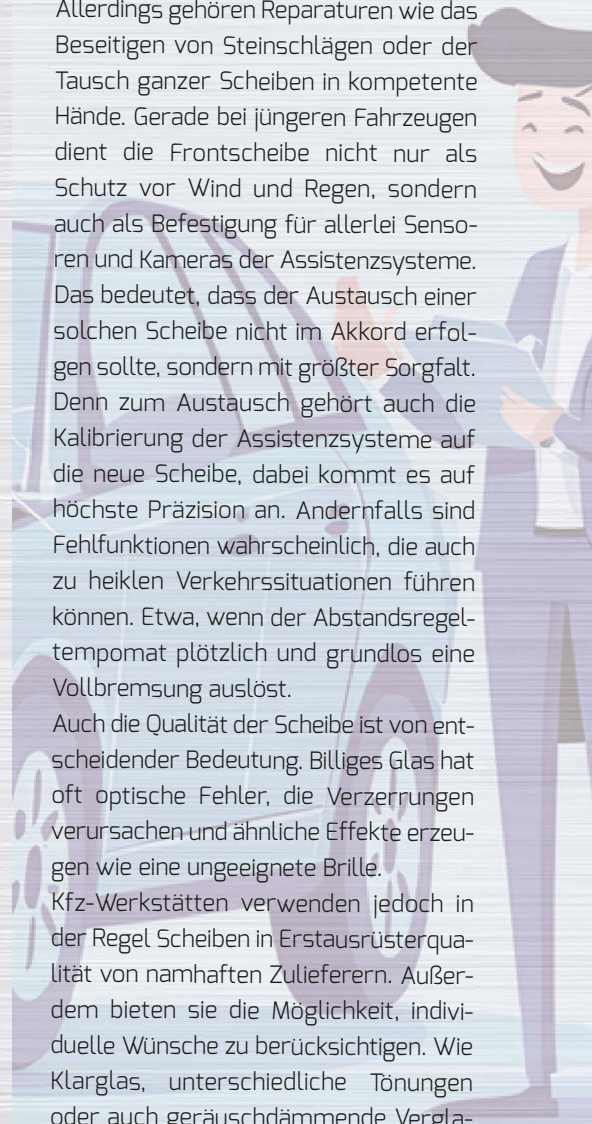
Die Dauerberieselung mit Autoglas-Werbung in Funk und Fernsehen hat auch ihr Gutes: Das Thema hat sich im Bewusstsein der Autofahrer eingepreßt. Schäden an der Windschutzscheibe werden so ernst genommen, wie sie sind.

Allerdings gehören Reparaturen wie das Beseitigen von Steinschlägen oder der Tausch ganzer Scheiben in kompetente Hände. Gerade bei jüngeren Fahrzeugen dient die Frontscheibe nicht nur als Schutz vor Wind und Regen, sondern auch als Befestigung für allerlei Sensoren und Kameras der Assistenzsysteme. Das bedeutet, dass der Austausch einer solchen Scheibe nicht im Akkord erfolgen sollte, sondern mit größter Sorgfalt. Denn zum Austausch gehört auch die Kalibrierung der Assistenzsysteme auf die neue Scheibe, dabei kommt es auf höchste Präzision an. Andernfalls sind Fehlfunktionen wahrscheinlich, die auch zu heiklen Verkehrssituationen führen können. Etwa, wenn der Abstandsregelpomat plötzlich und grundlos eine Vollbremsung auslöst.

Auch die Qualität der Scheibe ist von entscheidender Bedeutung. Billiges Glas hat oft optische Fehler, die Verzerrungen verursachen und ähnliche Effekte erzeugen wie eine ungeeignete Brille.

Kfz-Werkstätten verwenden jedoch in der Regel Scheiben in Erstausrüsterqualität von namhaften Zulieferern. Außerdem bieten sie die Möglichkeit, individuelle Wünsche zu berücksichtigen. Wie Klarglas, unterschiedliche Tönungen oder auch geräuschkämmende Verglasung.

Und selbstverständlich übernimmt die Werkstatt bei Kaskoschäden auch die Abrechnung mit der Versicherung. So viel Service ist selbstverständlich – es wird nur nicht groß drüber geredet.



Innung

Special Offer!

10 % Nachlass auf das gesamte Vogel-Forma-Sortiment.
Ob Formulare, Geschäftsdrucksachen oder Werkstattzubehör
– als Innungsmitglied – profitieren Sie jederzeit unter
www.vogel-forma.de von Ihrem exklusiven Rabatt.

Neue Kollegin in der Geschäftsstelle!

Hallo zusammen,
ich möchte mich gerne vorstellen. Mein Name ist Jeanette Schubert, ich bin 25 Jahre alt und komme aus Wüstenrot. Nach Abschluss meiner kaufmännischen Berufsausbildung war ich im Autohaus als Service Assistentin tätig. Seit dem 01. April 2026 bin ich Teil der Geschäftsstelle der KFZ-Innung und freue mich auf die neuen Aufgaben und

meine „automobile Erfahrung“ mit einzubringen. Aktuell bin ich dabei, mich in die verschiedenen Aufgaben einzuarbeiten um ab Oktober die Nachfolge von Frau Arlt anzutreten.

Ich freue mich auf die kommende Zeit und darauf den ein oder anderen von Ihnen in der Geschäftsstelle persönlich begrüßen zu dürfen.



Weiterbildung

Meisterprüfungszahlen bleiben beständig – Kraftfahrzeuggewerbe an der Spitze

3.143 Handwerkerinnen und Handwerker haben im vergangenen Jahr ihre Meisterprüfung erfolgreich abgelegt – nahezu genauso viele wie im Jahr zuvor (+0,4 Prozent). Trotz der konstanten Zahlen bleibt der Bedarf hoch. Rund 23.000 Handwerksbetriebe im Land suchen in den kommenden fünf Jahren eine Nachfolge. Gleichzeitig entscheiden sich viele Meisterinnen und Meister für eine Karriere in abhängiger Beschäftigung. Auch dort sind qualifizierte Fachkräfte gefragt – für das Handwerk entsteht dadurch eine doppelte Herausforderung.

Um mehr Gründungen zu ermöglichen, sieht das Handwerk auch die Politik in der

Verantwortung. Weniger Bürokratie für Unternehmerinnen und Unternehmer sowie eine auf vier Jahre verlängerte Antragsfrist für die Meistergründungsprämie könnten zusätzliche Impulse für Betriebsübernahmen und Neugründungen setzen. Des Weiteren muss die Meisterprämie dringend erhöht werden. In Bayern beträgt die Meisterprämie 3.000 Euro, in Niedersachsen sogar 4.000. Das ist der Maßstab. Baden-Württemberg darf beim Handwerksnachwuchs mit 1.500 Euro nicht zum Schlusslicht werden.

Bei den Gewerken führen weiterhin die klassischen technischen Berufe das Ranking an. Auf Platz eins liegt unser Kfz-

Technikerhandwerk mit 483 bestandenen Prüfungen, gefolgt von Elektrotechnik (377) und dem Installateur- und Heizungsbauerhandwerk (246). Während Männer besonders häufig im Kfz-Handwerk vertreten sind (473 Prüfungen), dominieren bei den Frauen weiterhin die Friseurinnen mit 154 bestandenen Meisterprüfungen.

Neben dem Meistertitel haben 2.542 Handwerkerinnen und Handwerker im Jahr 2025 eine Fortbildungsprüfung abgeschlossen. Dazu zählen beispielsweise Abschlüsse zum Betriebswirt nach der Handwerksordnung, Ausbildereignungsprüfungen oder eine Fortbildung zum Gebäudeenergieberater.

Weiterbildung

Netzwerktage der „Ehrenamtsakademie für das Handwerk in Baden-Württemberg“

Zukunftstag: „Let's talk about Ehrenamt“ Sa, 18.07.26, 09:30 – 13:30 Uhr,
HWK Heilbronn-Franken, Allee 76, 74072 Heilbronn

Im Rahmen dieser Veranstaltungen diskutieren Ehrenamtliche, Hauptamtliche und Handwerkerinnen und Handwerker ohne Ehrenamt die Herausforderungen, vor denen das Ehrenamt im Handwerk



steht, sowie mögliche Lösungsansätze. Daraus entsteht, begleitet vom itb – Institut für Betriebsführung, ein Handlungs-

empfehlungskatalog. Wer ist eingeladen? Handwerkerinnen, Handwerker und Azubis mit und ohne Ehrenamt, Personen mit Ehrenamt und Hauptamt aus Kammern, Verbänden, Kreishandwerkerschaften und Innungen.

Worum geht es?

Alles auf den Tisch bringen – mit welchen Herausforderungen ist das Ehrenamt im Handwerk konfrontiert, von zu wenigen Ehrenamtlichen bis zu vielen Vorschriften? Welche Lösungsansätze gibt es?

Was soll daraus werden?

In Zusammenarbeit mit dem itb – Institut für Betriebsführung entsteht eine Veröffentlichung mit Forderungen und Hand-

lungsempfehlungen für Politik, Handwerk und Gesellschaft.

Für Verpflegung ist gesorgt. Gestalten Sie die Zukunft des Ehrenamts im Handwerk mit!

Der Veranstaltungsflyer kann unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Die Anmeldung erfolgt über die Website der Ehrenamtsakademie von Handwerk BW:

Für den Termin 18. Juli in Heilbronn (Anmeldeschluss 8. Juli 2026):

<https://ehrenamt-handwerk-bw.de/veranstaltungen/zukunftstag-lets-talk-about-ehrenamt-2/>

Informationsfolder für selbständige Handwerkerinnen als (werdende) Mütter

Zur Unterstützung von selbständigen Handwerkerinnen, insbesondere werdenden oder jungen Müttern, stehen Informationsmaterialien zur persönlichen und betrieblichen Absicherung zur Verfügung. Ziel ist es, Unternehmerinnen einen besseren Überblick über ihre Absicherungs-

möglichkeiten zu geben. Die Inhalte umfassen insbesondere folgende Themenbereiche:

- Mutterschaftsabsicherung für Selbständige
- Elterngeld für Selbständige
- Betriebliche Absicherung –

Eigeninitiative erforderlich

Weiterführende Informationen finden Sie sowohl in der Anlage, die auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann, als auch unter www.machbarmachen-handwerk.de. Das Informationsmaterial kann bundesweit genutzt werden.

Arbeiten an Fahrzeug-Klimaanlagen unterliegen neuen Anforderungen

Mit der Neufassung der Chemikalien-Klimaschutzverordnung (ChemKlimaschutzV) wird die europäische Verordnung (EU) 2024/573 sowie die zugehörige



Durchführungsverordnung (EU) 2025/1893 in nationales Recht umgesetzt. Für das Kfz-Gewerbe ergeben sich daraus insbesondere Änderungen bei Sachkundenachweisen, Schulungsinhalten sowie bei Dokumentationspflichten im Umgang mit Kältemitteln in Fahrzeug-Klimaanlagen. So müssen bestehende Sachkundenbescheinigungen künftig regelmäßig aufgefrischt werden.

Spätestens ab März 2029 dürfen ent-

sprechende Arbeiten nur noch von Personen durchgeführt werden, deren Nachweis nicht älter als sieben Jahre ist oder die eine Auffrischungsschulung absolviert haben. Zudem werden neue Zertifikatskategorien für Tätigkeiten an mobilen Klimaanlagen eingeführt und die Anforderungen an die Dokumentation der Kältemittelnachweise erweitert.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter www.biv-kfz.de.

Weiterbildung

BIBB-Hauptausschussempfehlung zur Teilzeitberufsausbildung wurde überarbeitet

Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) hat die Hauptausschussempfehlung Nr. 174 zur Teilzeitberufsausbildung überarbeitet und an die aktuelle Rechtslage angepasst. Sie schafft mehr Klarheit für die Praxis und erleichtert Betrieben die Umsetzung.

Wesentliche Änderungen:

- Verlässliche Berechnungsregeln: Dauer der Ausbildung klar geregelt, inklusive automatischer Verlängerung, gesetzlicher Obergrenze und Rundung.
- Teilzeit und Verkürzung kombinierbar: Neue Regeln erlauben eine gezielte Kombination, inklusive Verkürzungsautomatismus bei nur geringfügig längerer Ausbildungsdauer.

- Mehr Klarheit im Ausbildungsalltag: Vorgaben zu Vergütung, Berufsschule und Abstimmung der Lernorte sind präzisiert.

Bedeutung für das Kfz-Gewerbe:

- Größerer Bewerberkreis: Teilzeitmodelle erschließen zusätzliche Zielgruppen.
- Bessere Passung: Ausbildung kann stärker an betriebliche Abläufe und individuelle Lebenssituationen angepasst werden. Damit können Ausbildungsabbrüche vermieden werden.
- Praxis-Hinweis: Teilzeitmodelle eröffnen Zugang zu neuen Bewerbergruppen, erfordern aber eine sorgfältige Abstimmung mit Berufsschule und überbe-

trieblichen Bildungszentren, da die organisatorische Integration herausfordernd sein kann.

- Planungssicherheit & Effizienz: Klare Regeln reduzieren Abstimmungsaufwand und verhindern unnötige Verlängerungen.

Fazit:

Die Empfehlung stärkt die Teilzeitberufsausbildung als praxistaugliches Instrument und bietet Betrieben neue Möglichkeiten, gezielt Nachwuchskräfte zu gewinnen.

Die BIBB-Hauptausschussempfehlung kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Woche des Betriebspraktikums

Im Mai findet erneut die bundesweite „Woche des Praktikums“ der Bundesagentur für Arbeit statt. Die Bundesagentur für Arbeit wird „Woche des Praktikums“ nach dem letztjährigen Start nun dauerhaft in den Veranstaltungskalender ihrer Beratungsservices übernehmen.

Für die kommenden Jahre sind folgende Aktionszeiträume vorgesehen:

2026: 18.05. – 22.05.2026 (KW 21)

2027: 10.05. – 14.05.2027 (KW 19)

2028: 08.05. – 12.05.2028 (KW 19)

2029: 14.05. – 18.05.2029 (KW 20)

2030: 06.05. – 10.05.2030 (KW 19)

Betriebspraktika sind ein zentrales und erfolgreiches Instrument der Berufsorientierung und Nachwuchsgewinnung für das Handwerk. Sie ermöglichen Jugendlichen

einen praxisnahen Einblick in die technologisch anspruchsvollen Berufe und bieten den Betrieben zugleich die Chance, potenzielle Auszubildende frühzeitig kennenzulernen. Viele erfolgreiche Auszubildende beginnen mit einem Praktikumsverhältnis. Weitere Informationen und Hilfsmittel zu Betriebspraktika erhalten sie unter www.autoberufe.de.

Verband

ZDK: Klare Kante bei politischen Vorhaben zu Energieverbrauchskennzeichnung, digitaler Sicherheit, Altautoverordnung und Gewährleistungsrecht

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 Per-

spektive jener Betriebe einzubringen, die Fahrzeuge über viele Jahre fachgerecht instandhalten.

Wer kümmert sich um den alternden Fahrzeugbestand?

Fortsetzung nächste Seite

Verband

Fortsetzung von Seite 5

Die vier Vorhaben erscheinen auf den ersten Blick unterschiedlich – Verbrauchslabel, 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. „Je älter die Fahrzeuge werden, desto wichtiger ist die Rolle der Betriebe, die sie betreuen“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. 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 Peckruhn. Kennzeichnungsvorgaben

müssen informativ, praktikabel und rechtssicher sein. Vertrauen sei das Fundament jeder Kaufentscheidung – und dafür brauche es realistische Regeln 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 Cybersupport für sicherheitsrelevante Komponenten betreffen. „Cybersicherheit ist ein zentraler Teil der Verkehrssicherheit. Sie kennt kein Ablaufdatum“, betont Peck-

ruhn. 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 Verschrottsobjekt 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.

„Für ein Baden-Württemberg ohne Bremsklötze“

Handwerk BW erwartet zügige Umsetzung deckungsgleicher Wahlversprechen

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 letzten 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 se-

hen, die den Standort stärken“, so Reichhold. Beide Parteien hätten auch dem Handwerk deckungsgleiche Zusagen gemacht, beim Abbau der Bürokratie, 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.

Tankstellen

Kraftstoff-News – Quartalsbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoff mit interessanten Feststellungen zur Preisentwicklung seit Beginn des Kriegs im Nahen Osten

Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt hat am 27. März 2026 ihren aktuellen Quartalsbericht veröffentlicht. Er beschäftigt sich hauptsächlich mit der Kraftstoffpreisentwicklung seit Beginn der kriegerischen Auseinandersetzung im Nahen Osten und stellt erhebliche Preisanstiege im Zeitraum vom 28. Februar bis zum 25. März 2026 fest: E5 verteuerte sich um 27,8 Cent auf 2,122 Euro je Liter, E10 auf 2,065 Euro. Diesel legte um 51,4 Cent auf 2,267 Euro je Liter zu.

Eine Anmerkung in diesem Zusammenhang: Die von der MTKS genannten Preise sind immer die rein arithmetischen Mittel aller gemeldeten Preise eines Tages. Der tatsächliche Verbraucherpreis liegt – weil Fahrer preissensibel tanken und Apps nutzen – strukturell unter dem arithmetischen MTS-K-Mittel. Bisherige Studien gehen von einer Größenordnung von ca. 1–2 Cent/Liter bei Benzin aus; im derzeitigen Hochpreisumfeld dürfte die Abweichung eher höher liegen.

Das Kartellamt beschäftigt sich vor allem mit der Frage, warum sich Diesel so erheblich stärker verteuerte als Benzin und stellt fest, dass sich die Großhandelspreise bei Diesel in der Krise deutlich vom Rohölpreis gelöst hätten. Am 19. März lag die Preissteigerung bei Diesel im Großhandel um rund 25 Cent über der Preissteigerung beim Rohöl; allein vom 18. auf den 19. März hatte sich diese Entkopplung um 10 Cent erhöht. Als strukturellen Erklärungsansatz verweist die Behörde auf die Importabhängigkeit: Deutschland exportiere Benzin netto, müsse bei Diesel hingegen einen erheblichen Teil des Bedarfs über Importe decken, von denen ein relevanter Anteil di-

rekt aus dem Nahen Osten stamme. Raffinerien könnten ihre Produktion zudem nicht kurzfristig von Benzin auf Diesel umstellen. Ob diese Faktoren den Preisanstieg vollständig erklären, untersuche das Amt noch. Vielleicht sollte es dabei auch berücksichtigen, dass auch Gasöl als Vorprodukt überproportional teurer wurde – und das wird eben auch für Heizöl und Kerosin benötigt, wobei die Importabhängigkeit bei letzterem in Europa noch höher ist als bei Diesel.

Den nicht nur von Bundeswirtschaftsministerin Katharina Reiche, sondern auch von den Leitern der sogenannten „Spritpreis-Taskforce“ der Koalition gern zitierten angeblichen Rakete-Feder-Effekt – Preise steigen schnell, sinken aber nur langsam – kann das Bundeskartellamt bislang „in der aktuellen Dynamik“ nicht bestätigen. Nach einem deutlichen Rückgang des Rohölpreises um den 10. März sanken die Großhandelspreise, die Tankstellenpreise gaben mit leichter Verzögerung nach. Auch mit dem von der Taskforce häufig vorgebrachten Argument, in Deutschland seien die Preise am stärksten gestiegen, setzt sich das Kartellamt auseinander und kommt zu folgendem Ergebnis: Im Zeitraum vom 23. Februar bis zum 23. März stieg der Dieselpreis in Deutschland um 57,6 Cent je Liter; in Dänemark, den Niederlanden und Schweden lagen die Zuwächse jeweils bei mehr als 60 Cent. Bei E5 verzeichnete Deutschland einen Anstieg um 31,7 Cent und lag damit etwa auf dem Niveau Tschechiens.

Die Tatsache, dass im Zuge des Iran-Kriegs auch der Preis für HVO100 deutlich angestiegen ist, obwohl es sich nicht um einen fossilen Kraftstoff handelt, erklärt das Amt so: „Wenn regulärer Diesel

teurer und damit unattraktiver wird, steigt tendenziell die Nachfrage nach HVO100 und damit steigt auch dessen Preis.“ Dennoch sei nach den massiven Preissteigerungen von B7-Diesel dieser aktuell zum Teil teurer als HVO100.

Recht kurz behandelt der Quartalsbericht auch die neuen kartellrechtlichen Handlungsmöglichkeiten. Mit dem gerade beschlossenen § 29a GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) kann die Behörde prüfen, ob bei Diesel, E5 und E10 möglicherweise missbräuchliche Preissteigerungen vorlagen. Vorsichtshalber wird in der Pressemeldung des Amtes zum Quartalsbericht jedoch bereits auf Folgendes hingewiesen: „Die Feststellung einer missbräuchlichen Preishöhe hat in der Marktwirtschaft einen Ausnahmecharakter und ist von Gesetzgeber und Rechtsprechung an sehr hohe Hürden gekoppelt. Im Übrigen unterliegen die Entscheidungen des Amtes am Ende der Überprüfung durch die Gerichte, müssen mithin gerichtsfest sein.“ Und: „Die im Ausland vorhandenen Preisregulierungen sind außerhalb des Kartellrechts verortet.“

Zu dem 1. April dann auch bei uns geltendem „österreichischen Modell“ merkt der Bericht an, dass die „Markttransparenzstelle anhand ihrer Echtzeitpreisdaten die Einhaltung der neuen Preisregel engmaschig und automatisiert monitort,“ für die Durchsetzung und die Ahndung von Verstößen nach dem Gesetz allerdings die von den Ländern benannten Behörden zuständig seien.

Der Bericht kann auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden.

Wirtschaft

Wie Ihr Creditreform-Index über Ihre Konditionen entscheidet – Voll auf die 11

Webinar am 13. Mai 2026

Ihre Bank weiß mehr über Ihre Bonität als Sie selbst. Zumindest wenn es nach dem Creditreform-Index geht.

Denn wenn Sie eine Einkaufsfinanzierung beantragen, einen Rahmenkredit verhandeln oder bessere Konditionen wollen, schaut Ihr 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.

Autohaus = kapitalintensiv = unter Beobachtung

Der Automobilhandel gehört zu den kapitalintensivsten Branchen im Mittelstand. Hohe Fahrzeugbestände, laufende Einkaufsfinanzierungen, regelmäßige Investitionen. Das alles führt dazu, dass Banken

bei der Bewertung der wirtschaftlichen Stabilität eines Betriebs genau hinsehen. Neben der eigenen Kreditprüfung greifen Finanzierungspartner dabei häufig auf externe Wirtschaftsauskünfte zurück. Und genau hier wird der Creditreform-Index zum stillen Entscheider.

Was Sie aus diesem Webinar mitnehmen

- Wie wird ein Creditreform-Index eigentlich berechnet?
- Was gilt als guter, was als kritischer Wert?
- Welche Rolle spielt der Index in der Bewertung durch Banken?
- Warum kann es sich lohnen, aktiv mit Creditreform zusammenzuarbeiten?
- Welche Möglichkeiten haben Betriebe, ihre Bewertung langfristig zu verbessern?

Wer spricht?

Ramona Richardt, Key Account Managerin der Bank11, kennt die Bankperspektive. Thomas Klingenuß, Vertriebsleiter und Mitglied der Geschäftsleitung bei Creditreform Stuttgart, kennt die Bewertungsmechanik. Zusammen zeigen sie, wo Autohäuser ansetzen können.

45 Minuten, die sich rechnen können.

Dienstag, 13. Mai 2026, 11:00 Uhr Online per Zoom, kostenlos

Jetzt anmelden: kfz-bw.de/voll11

Nach der Anmeldung erhalten Sie eine Bestätigung per E-Mail mit Ihrem persönlichen Zugangslink. „Voll auf die 11“ ist das neue Online-Format des Baden-Württembergischen Kraftfahrzeuggewerbes in Kooperation mit der Bank11. Quartalsweise, kompakt, praxisnah. Immer zu Themen, bei denen Finanzwissen einen Unterschied macht.

IfA Autohausgipfel 2026 - Händler sprechen für Händler

Jetzt zum Innungsvorzugspreis anmelden! 20 Prozent Rabatt verfügbar!

Am 21. und 22. Mai 2026 findet der IfA Autohausgipfel in der Zukunftswerkstatt 4.0 statt. Das interaktive Kongressformat unterscheidet sich ganz bewusst von klassischen Konferenzen: Es setzt auf Foren, Workshops und Themeninseln. Damit wird eine Teilnahme am IfA Autohausgipfel zur hocheffizienten Ideenbörse und Netzwerkplattform für Autohausverantwortliche. Die Räumlichkeiten der Zukunftswerkstatt 4.0 liefern dazu den passenden Rahmen. Auch in diesem Jahr werden ausschließlich Vertreterinnen und Vertreter aus Autohäusern und Werkstätten zu Wort kommen. Das detaillierte Programm für den 21. und 22. Mai ist unter www.ifa-info.de/autohausgipfel abrufbar.

Tag 1: Zukunftsforum Autohaus –

Fachkonferenz mit Netzwerkabend

21. Mai 2026, 14.00 bis 18.00 Uhr mit an-

schließender Abendveranstaltung. In drei Foren stellen Vertreterinnen und Vertreter von Autohausunternehmen ihren besonders herausragenden Umgang mit aktuellen Herausforderungen vor:

Forum 1 Nachhaltiger Erfolg im Servicegeschäft trotz und mit der E-Mobilität

Forum 2 Marketingbudgets zielführend einsetzen

Forum 3 Gebrauchtwagenhandel: Erträge sichern, Prozesse marktgerichtet aufsetzen

Tag 2: Retail Strategy Circle: Strategietag mit Ideenpool

22. Mai 2026, 09.00 bis 15.00 Uhr – Teilnahme nur für Vertreterinnen und Vertreter von Autohäusern, Werkstätten, Herstellern und deren Verbände.

Fokus-Sessions mit Norbert Irsfeld, Constantin Michel, Peter Plagens, Philipp Kränich, Christian Heinemann, Hans Herr-

mann, Stefan Reindl und Benedikt Maier. Best-Practice-Marktstände von und für Autohausvertreterinnen und -vertreter. Die zwei Themenschwerpunkte 2026:

Flexibel, effizient und kundenorientiert: Handels- und Serviceprozesse ertragsoptimiert anpassen

Innovativ, differenziert und unabhängig: Sinnvolle Erweiterung des Marken- und Dienstleistungsportfolios

Mit dabei sind Vertreterinnen und Vertreter von: Autohausgruppe Hoffmann, Autohaus Liliensiek, Autohaus Walz, AVP Autoland, BMW Langenhan, Heinrich Göbel, Müller-Classik, Süverkrüp Automobile uvm.

Sonderpreis für Innungsmitglieder

Der Gutscheincode „VERBAND20“ bietet einen Rabatt von 20 Prozent auf den Ticketpreis. Anmeldung unter: <https://eveeno.com/ifa-autohausgipfel-2026>

Technik + Umweltschutz

Neues Förderprogramm InvestRE

Das neue Förderprogramm InvestRE unterstützt kleine und mittlere Unternehmen in Baden-Württemberg dabei, konkrete investive Maßnahmen zur Ressourcenschonung oder Ressourceneffizienz umzusetzen. Die Förderung umfasst eine Anteilfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses, der bis zu 40 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen kann. Die Mindestförderung beträgt 100.000 Euro. Dies entspricht zuwendungsfähigen Ausgaben in Höhe von mindestens 250.000 Euro. Förderfähig sind investive Maßnahmen zur Ressourcenschonung und Erhöhung der Ressourceneffizienz in kleinen und mittleren Unternehmen in Baden-Württemberg. Die Investition muss zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs beziehungsweise zur Ressourcenschonung in dem Unternehmen beitragen. Reine Energiespar- und Energieeffizienzmaßnahmen sind allerdings nicht förderfähig. Weitere Informationen finden Sie hier. Als Ergänzung zum Förderprogramm InvestRE bietet die L-Bank das Förderdarlehen „Umweltfinanzierung“ an. Weitere Einzelheiten finden Sie unter <https://www.l-bank.de/produkte/wirt->

schaftsfoerderung/umweltfinanzierung.html. Mit InvestRE werden Investitionen insbesondere in der Anlagen- und Prozessmodernisierung gefördert. Zudem zielt das Förderprogramm darauf ab, Unternehmen bei der Umsetzung von Maßnahmen zu unterstützen, die die Verwendung von nachhaltigen Rohstoffen und Materialien ermöglichen. Beispiele dafür sind Maßnahmen zur Materialeinsparung bzw. Materialeffizienz, die Substitution von schadstoffhaltigen oder kritischen Rohstoffen und Materialien sowie der Einsatz von Rezyklaten oder kreislauffähigen Materialien.

schonung und Erhöhung der Ressourceneffizienz in kleinen und mittleren Unternehmen in Baden-Württemberg. Die Investition muss zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs beziehungsweise zur Ressourcenschonung in dem Unternehmen beitragen. Reine Energiespar- und Energieeffizienzmaßnahmen sind allerdings nicht förderfähig. Weitere Informationen finden Sie hier. Als Ergänzung zum Förderprogramm InvestRE bietet die L-Bank das Förderdarlehen „Umweltfinanzierung“ an. Weitere Einzelheiten finden Sie unter <https://www.l-bank.de/produkte/wirt->

ZDK beteiligt sich an EU-Konsultation zu „Fitness Check der EU-Digitalvorschriften“

Die Europäische Kommission führt derzeit eine sogenannte „Eignungsprüfung der Digitalvorschriften“ durch. Ziel dieser Überprüfung ist es zu bewerten, ob der bestehende europäische Rechtsrahmen im Digitalbereich – etwa zu Datenzugang, Plattformregulierung oder künstlicher Intelligenz – weiterhin geeignet ist und wo Anpassungen notwendig sein könnten. Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hat sich daran beteiligt und dabei insbesondere die Perspektive von Werkstätten, Autohäusern und mittelständischen Betrieben des Kfz-Gewerbes eingebracht.

Digitalisierung

verändert die Automobilbranche

Fahrzeuge werden zunehmend zu vernetzten und softwarebasierten Systemen. Viele Serviceleistungen – von der Diagnose über Softwareupdates bis hin zu datenbasierten Mobilitätsdiensten – hängen heute bereits von digitalen Fahrzeugdaten und entsprechenden Schnittstellen ab. Für Werkstätten und Autohäuser wird der Zugang zu diesen Informationen, aber auch sonst faire Wettbewerbsbedingungen im Aftermarket daher immer wichtiger.

Zunehmende

regulatorische Komplexität

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche europäische Digitalrechtsakte verabschiedet. Der ZDK hat daher darauf hingewiesen, dass insbesondere die kumulative Wirkung verschiedener Vorschriften berücksichtigt werden muss. Schnittstellen zwischen Digitalrecht, Datenregulierung, Cybersecurity-Vorgaben und sektorspezifischem Fahrzeugrecht sollten besser aufeinander abgestimmt werden, um Doppelaufwand und unnötige Bürokratie zu vermeiden.

Technologischer Fortschritt

schneller als Regulierung

Digitale Technologien und softwarebasierte Fahrzeugfunktionen entwickeln sich häufig schneller als regulatorische Rahmenbedingungen. Deshalb ist es wichtig, bestehende Vorschriften regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

Mehr Standardisierung erforderlich

Der ZDK betont die Wichtigkeit von einheitlichen Standards für Datenformate und digitale Schnittstellen. Diese können

regulatorische Anforderungen effizient umzusetzen und Innovation ermöglichen.

Hoher Bürokratieaufwand für Betriebe

Hoher Aufwand durch Dokumentations- und Berichtspflichten: Neue Berichtssysteme sollten daher nur eingeführt werden, wenn sie einen klaren Mehrwert bieten, so der ZDK.

Digitale Compliance Lösungen

Digitale Instrumente könnten künftig helfen, Compliance-Prozesse zu vereinfachen. Ein Beispiel aus dem Automotive-Bereich ist das SERMI-System, über das zertifizierte Werkstätten Zugang zu sicherheitsrelevanten Reparatur- und Wartungsinformationen erhalten. Solche Modelle zeigen, wie regulatorische Anforderungen und praktische Umsetzbarkeit miteinander verbunden werden können. Die europäische Digitalregulierung wird für das Kraftfahrzeuggewerbe künftig eine immer größere Rolle spielen. Der ZDK setzt sich daher dafür ein, dass neue und bestehende Vorschriften praxisnah, technologieneutral und mit möglichst geringem bürokratischem Aufwand gestaltet werden.

Technik + Umweltschutz

EU-Reform stärkt freien Wettbewerb im Kfz-Service

Mit der Delegierten Verordnung zur Typgenehmigungsverordnung EU2018/858 vom 23. März 2026 hat die Europäische Kommission den Zugang zu Fahrzeugdaten (OBD) sowie Reparatur- und Wartungsinformationen (RMI) grundlegend modernisiert. Diese Neuregelung folgt dem wegweisenden EuGH-Urteil C-296/22 und stellt sicher, dass Cybersicherheitsmaßnahmen der Hersteller den freien Wettbewerb nicht länger behindern dürfen.

Die Neuerungen treten spätestens Ende Mai/Anfang Juni 2026 in Kraft. Damit wird den Kerninteressen des Kfz-Gewerbes und seiner Betriebe Rechnung getragen. Dies ist ein großer Erfolg unserer verbandlichen Bemühungen auf Landes-, Bundes- und europäischer Ebene.

Wesentliche Änderung für Kfz-Werkstätten:

1. Erweiterter Informationsumfang für moderne Antriebe

Die Hersteller müssen nun deutlich tiefergehende Daten für die tägliche Werkstattarbeit bereitstellen:

- Elektromobilität: Umfassende Informationen zur Diagnose und Reparatur von Antriebsbatteriesystemen und deren Modulen sowie spezifische Hinweise zum Schutz vor elektrischen, thermischen und chemischen Gefahren.
- Assistenzsysteme (ADAS/DCAS): Verpflichtende Bereitstellung aller technischen Spezifikationen und Anleitungen für die Kalibrierung und Reparatur der sicherheitskritischen Systeme.
- Software & Codierung: Hersteller müssen Informationen liefern, um zu bestimmen, ob eine Softwareaktualisierung oder Variantencodierung erforderlich ist. Dies muss grundsätzlich auch mit nicht-herstellereigener Hardware (z. B. nach ISO 22900-2 oder SAE J2534) möglich sein.

2. Neue Wege des Datenzugriffs (Schnittstellen & APIs)

Der Zugriff beschränkt sich nicht mehr nur auf den OBD-Stecker. Der Hersteller muss den Zugang künftig über alle Wege ermöglichen, die er auch seinen Vertragspartnern bietet:

- Ethernet, drahtlose lokale Netze (WLAN) und Fernzugriffsstrukturen.
- API-Schnittstellen: Ab 12 Monaten nach Inkrafttreten müssen Hersteller Anwendungsprogrammierschnittstellen (APIs) bereitstellen, über die Dienstleister wie Diagnose-anbieter für Werkstätten verbesserte und/oder zusätzliche Diagnosedienste wie z.B. einen Fernzugriff anbieten können. Mit der Öffnung dieser Kommunikationsmöglichkeiten innerhalb (Applikationen im Fahrzeug) und außerhalb (Fernzugriff auf Herstellerserver) des Fahrzeugs werden daher dem freien Markt grundsätzlich auch die Möglichkeiten zur Kundenbindung, Ferndiagnose und ggf. Fernreparatur eröffnet, die bisher exklusiv dem Hersteller und seinem autorisierten Netzwerk vorbehalten waren.

3. Sicherheit und Authentifizierung

Um den Schutz gegen Cyberangriffe zu gewährleisten, wurden standardisierte Sicherheitsverfahren eingeführt:

- Authentifizierung: Bei Arbeiten, die Softwareänderungen oder das Fahrzeugverhalten beeinflussen, kann eine Authentifizierung des Mitarbeiters verlangt werden.
- Ausnahmen: Einfaches Auslesen der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) oder das Löschen von Fehlercodes (DTCs) mit universellen Lesegeräten bleibt weiterhin ohne Authentifizierung möglich.

4. Definition

„Remote-Service-Anbieter (RSS)“

Die Verordnung erkennt erstmals offiziell sogenannte Remote-Service-Anbieter

(RSS) an. Dies sind Dienstleister, die im Namen Ihrer Werkstatt Programmierungen oder Teilaktivierungen per Fernzugriff durchführen dürfen. Auch diese müssen gemäß den neuen Sicherheitsstandards authentifiziert sein.

5. Wichtige Umsetzungsfristen

Die neuen Regeln greifen stufenweise nach Inkrafttreten (voraussichtlich spätestens im Juni 2026), um eine technische Umstellung zu ermöglichen:

- 3 Monate nach Inkrafttreten: Informationen zur Integration von Diagnosegeräten müssen verfügbar sein.
- 6 Monate nach Inkrafttreten: Bereitstellung von Software/Informationen zur Variantencodierung für neuere Fahrzeugtypen (ab September 2020).
- 12 Monate nach Inkrafttreten: Einführung der API-Pflicht für Diagnoseanbieter.
- 24 Monate nach Inkrafttreten: Vollständige Umsetzung aller Anforderungen bezüglich Softwareaktualisierungen.

Bewertung

Inhaltlich wird der Katalog der vom Hersteller bereitzustellenden Informationen deutlich präzisiert und erweitert. Die Reparatur- und Wartungsinformationen müssen künftig unter anderem eine eindeutige Identifikation des Fahrzeugs sowie die daraus resultierende Liste der werkseitig verbauten Optionen, Systeme, Komponenten, selbstständigen technischen Einheiten, Teile oder Ausrüstungen enthalten. Diese Präzisierung ist von erheblicher praktischer Bedeutung, weil dadurch die fahrzeugindividuelle Zuordnung von Reparaturinformationen verbessert wird. Besondere Relevanz kommt der Neufassung der Anforderungen an Diagnoseinformationen zu. Künftig müssen die Hersteller Informationen zu Systemen, Bauteilen, Ausrüstung und Diagnose einschließlich minimaler und maximaler theoretischer Messwerte bereitstellen.

Technik + Umweltschutz

Dies gilt ausdrücklich auch für Informationen über Funktionen und Fähigkeiten, die für die Kalibrierung und Instandsetzung von Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), Automated Driving Systems (ADS) sowie Driver Control Assistance Systems (DCAS) und deren zugehörige Komponenten erforderlich sind. Damit reagiert die Kommission auf die technische Entwicklung moderner Fahrzeuge, deren Reparatur ohne präzise Kalibrierungs- und Diagnosedaten zunehmend nicht mehr sachgerecht möglich ist.

Erweitert werden zudem die Vorgaben zu Softwareinformationen. Künftig müssen Hersteller nicht nur offenlegen, ob für eine konkrete Reparatur- oder Wartungsmaßnahme ein Software-Update oder eine Variantencodierung erforderlich ist, sondern auch die Informationen bereitstellen, die zur Identifizierung des richtigen Software-Updates oder der richtigen Variantencodierung für das betroffene System oder Bauteil notwendig sind.

Auch im Bereich herstellereinspezifischer Werkzeuge und Kalibrierungsausrüstung wird der Informationsumfang konkretisiert. Hersteller müssen künftig umfassender offenlegen, welche proprietären Werkzeuge, zusätzlichen Geräte und Bedienungshinweise erforderlich sind, um Kalibrierungen an Komponenten oder Systemen ordnungsgemäß durchführen zu können. Für die unabhängigen Werkstät-

ten ist dies vor allem bei kamerabasierten Fahrassistenzsystemen, Radarsensoren und softwaregestützten Komfort- und Sicherheitssystemen von erheblicher Bedeutung.

Von besonderer Tragweite ist die Aufnahme neuer Informationspflichten im Zusammenhang mit Traktionsbatterien. Die Reparatur- und Wartungsinformationen müssen künftig auch die Informationen umfassen, die der Hersteller seinen autorisierten Partnern zur Diagnose und gegebenenfalls Reparatur von Traktionsbatteriesystemen sowie deren austauschbaren Einheiten einschließlich Batteriemodulen bereitstellt oder selbst verwendet.

Hinzu kommen fahrzeugspezifische Informationen für den sicheren Umgang mit Teilen und Komponenten, insbesondere zum Schutz vor elektrischen, thermischen und chemischen Gefahren, die von Traktionsbatterien ausgehen können. Damit wird ein langjähriges Defizit bei der unabhängigen Instandsetzung elektrifizierter Fahrzeuge adressiert.

Besonders praxisrelevant ist ferner die Konkretisierung der Anforderungen an den Teilekatalog. Informationen über alle im Fahrzeug verbauten und anhand der Fahrgestellnummer sowie weiterer Merkmale identifizierbaren Teile, die als Ersatzteile verfügbar sind, müssen in Form maschinenlesbarer und elektronisch verarbeitbarer Datensätze in einer leicht zu-

gänglichen Datenbank bereitgestellt werden. Diese Datenbank muss insbesondere die VIN, OE-Teilenummern, OE-Teilebezeichnungen, Gültigkeitszeiträume, Einbaueigenschaften sowie gegebenenfalls Strukturierungsmerkmale enthalten.

Von zentraler Bedeutung für den unabhängigen Aftermarket ist die Neufassung der Vorschriften zur Reprogrammierung von Steuergeräten, Variantencodierung und Aktivierung von Ersatzteilen. Diese Vorgänge müssen künftig mit nicht-proprietärer Hardware und ohne Abhängigkeit von Herstellerhardware möglich sein, sofern einschlägige Standards eingehalten werden. Bei Ethernet-basierter Durchführung ist ISO 22900-2 oder J2534-2 maßgeblich. Hersteller müssen entweder eine Validierung unabhängig entwickelter Vehicle Communication Interfaces (VCI) anbieten oder die dafür notwendigen Informationen sowie gegebenenfalls spezielle Hardware leihweise zur Verfügung stellen.

Weiteres Vorgehen

Das Kfz-Gewerbe wird die Umsetzung im Rahmen des OBD-Forums begleiten und sich für eine praxisorientierte Lösung zur Authentifizierung und Autorisierung der Kfz-Werkstätten einsetzen. Hinsichtlich der praktischen Umsetzung will der ZDK für Kfz-Betriebe einen Leitfaden erstellen. Über weitere Entwicklungen, Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen informieren wir rechtzeitig.

GeKo-Berechtigungen haben Gültigkeit zum 31. März 2026 verloren!

Der ZVK und die SERMA GmbH haben leider erst kurzfristig über wichtige Änderungen im Bereich der Fahrzeugdiagnose und einhergehenden Zugangsberechtigungen informiert, weil entsprechende Verlautbarungen des Herstellers erst jetzt verfügbar waren. Danach haben alle bestehenden GeKo-Berechtigungen zum 31. März 2026 ihre Gültigkeit verloren. GeKo-Berechtigungen ermöglichen Werk-

stätten den Zugriff auf sicherheits- und diebstahlrelevante Funktionen innerhalb der Fahrzeugdiagnose bei der VW-Gruppe. Dazu gehören insbesondere Arbeiten wie das Anlernen von Schlüsseln, Steuergeräte-Codierungen, Anpassungen an Wegfahrsperrern oder andere sicherheitskritische Eingriffe. Ohne diese Berechtigungen können viele zentrale Werkstattarbeiten nicht mehr durchgeführt

werden – insbesondere bei modernen Fahrzeugen mit erhöhten Sicherheitsanforderungen.

Somit ist seit dem 1. April 2026 der Zugriff auf sicherheitsrelevante Fahrzeugfunktionen ausschließlich mit einem gültigen SERMI-Zertifikat möglich, weshalb es ohne entsprechende Zertifizierung zu erheblichen Einschränkungen im Werkstattbetrieb kommen kann.

Recht + Steuern

Immer raffinierter, immer gefährlicher:

ZDK warnt vor zunehmender Betrugswelle im Autohandel

Die Betrugsfälle im deutschen Kfz-Gewerbe nehmen spürbar zu – und sie werden zunehmend professioneller. Darauf weist der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) hin. Kriminelle nutzen gezielt digitale Plattformen, täuschend echte Fake-Webseiten, gestohlene Identitäten und manipulierte Dokumente, um sowohl Autohäuser als auch Kundinnen und Kunden zu täuschen. Die Folgen reichen von erheblichen finanziellen Schäden bis hin zu massiven Reputationsrisiken für die betroffenen Betriebe. „Die aktuellen Fallmeldungen zeigen deutlich: Betrug im Autohandel ist heute hochgradig digitalisiert, arbeitsteilig organisiert und oft erst auf den zweiten Blick erkennbar“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. Besonders alarmierend sei die gezielte Ausrichtung der Täter auf gewerbliche Betriebe sowie die häufig internationale Vernetzung der Betrugsstrukturen.

Digitale Täuschung auf neuem Niveau

Typische Maschen reichen von täuschend echten Händlerprofilen und manipulierten Online-Inseraten über gefälschte Zahlungsnachweise bis hin zu Identitätsdiebstahl und verschleierte Fahrzeugmänn-

geln. Immer häufiger werden reale Unternehmen missbraucht, indem unter ihrem Namen Fahrzeuge angeboten werden, die nie in ihrem Besitz waren.

Wachsamkeit

wird zur Pflicht im Betriebsalltag

Der ZDK ruft Kfz-Betriebe daher zu erhöhter Wachsamkeit im Tagesgeschäft auf. Klare interne Prozesse, das Vier-Augen-Prinzip, konsequente Prüfungen von Geschäftspartnern sowie verbindliche Zahlungs- und Übergaberegeln seien entscheidend, um Risiken wirksam zu minimieren. Ebenso wichtig sind die kontinuierliche Schulung von Mitarbeitenden und ein konsequentes Vorgehen bei Verdachtsfällen. Verdachtsfälle sollten frühzeitig erkannt, konsequent geprüft und umgehend gemeldet werden, um Schäden wirksam zu begrenzen. Zur Sensibilisierung von Betriebsinhabern hat der ZDK Flyer (in digitaler und druckfähiger Version) entworfen, die ebenso wie ein Schreiben von Peckruhn an den Präsidenten des Bundeskriminalamtes Holger Münch unter www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden können. Gemeinsam mit dem BKA gegen organisierte Betrugs-

strukturen. Gleichzeitig stößt die Branche bei international organisierten Betrugsdelikten zunehmend an Grenzen. Der ZDK fordert daher ein entschlossenes gemeinsames Vorgehen von Politik, Wirtschaft und Strafverfolgungsbehörden. Dazu gehören insbesondere der Ausbau spezialisierter Ermittlungsstrukturen im Bereich Cybercrime, strengere Mindeststandards für Online-Plattformen sowie mehr Aufklärung und rechtssichere digitale Identifikationsverfahren. In einem Schreiben an den Präsidenten des Bundeskriminalamtes (BKA) hat ZDK-Präsident Peckruhn bereits auf die zunehmende Professionalität der Täter hingewiesen, einen intensiveren Informationsaustausch zwischen den relevanten Institutionen gefordert und zugleich die enge Mitwirkung des ZDK bei der Bekämpfung von Betrugsdelikten im Autohandel angeboten. „Je verlässlicher und sicherer die Rahmenbedingungen sind, desto stärker können wir uns als Kfz-Gewerbe auf unseren Kernauftrag konzentrieren: bezahlbare Mobilität mit klaren Qualitätsstandards zuverlässig für Verbraucher und Wirtschaft sicherzustellen“, so Peckruhn.

Nichtraucherschutz: Pflichten von Arbeitgebern, Neuerungen ab Juni

Mit Blick auf den Nichtraucherschutz stehen Arbeitgeber in Baden-Württemberg ab Juni 2026 unter bestimmten Voraussetzungen vor einer zweifachen Verpflichtung: Einerseits gelten bundesweit die Vorgaben der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) https://www.gesetze-im-internet.de/arbstaetv_2004/BjNR217910004.html, die insbesondere den Schutz nichtrauchender Beschäftigter regelt und Arbeitgeber verpflichtet, wirksame Maßnahmen gegen Tabak-, Cannabis- und E-Zigarettenrauch am Arbeitsplatz zu treffen. Andererseits wird das Land Baden-Württemberg ab Juni 2026 mit

seiner Novelle des Landesnichtraucherschutzgesetzes (LNRSchG BW) <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/gesetze-und-verordnungen/gesetzblatt/detail/2026-14> den Schutz der Öffentlichkeit und besonders vulnerabler Gruppen deutlich ausweiten. Das Gesetz bestimmt umfassende Rauchverbote (E-Zigaretten, Tabakerhitzern und weiteren verdampfbaren Produkten) u.a. in öffentlich zugänglichen Innenräumen (wie z.B. Betriebskita, Museen oder Verkaufsräumen).

Für Arbeitgeber bedeutet dies: Sie müssen nicht nur die betriebsbezogenen

Schutzpflichten der ArbStättV erfüllen, sondern zugleich prüfen, ob ihre Einrichtungen oder Betriebsbereiche unter das erweiterte Landesrecht fallen und ggf. Maßnahmen ergreifen.

Eine Gegenüberstellung des Nichtraucherschutzes nach der ArbStättV und dem LNRSchG BW sowie weitere Hinweise hat Unternehmer Baden-Württemberg (UBW) in der „Kurzübersicht für Arbeitgeber - Nichtraucherschutz am Arbeitsplatz und in öffentlich zugänglichen Bereichen“ zusammengestellt, welche auf www.kfz-bw.de/monatsdienst heruntergeladen werden kann.