

MIT TRADITION UND ZUKUNFT



JAHRE INNUNG
Kraftfahrzeuggewerbe Oberhessen



INHALT

Geleitwort	3
1921 - 1929: Wem die Stunde schlägt!	5
1929 - 1945: Trügerische Wandlungen – Unvorstellbares!	12
1945 - 1958: Die Stunde null – Deutsches Wirtschaftswunder	18
1959 - 1968: Wachstum gestalten!	25
1968 - 1978: Markante automobiler Wandlungen	29
1979 - 1988: Besondere Stationen: ASU, GVO, EDV	31
1989 - 1998: Wiedervereinigung und der Start ins Internet.	34
1999 - 2009: Mehrmarkenhandel, Abwrackprämie, iPhone.	36
2010 - 2021: Globale und strukturelle Markt wandlungen	40
Landesverband Hessen des Kfz-Gewerbes – Wiesbaden	64
Den Blick nach vorne gerichtet	69

GELEITWORT



Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen

100 JAHRE KFZ-INNUNG OBERHESSEN – DER GEMEINSAME WEG IST DAS ZIEL!

Die älteste Kfz-Innung Westdeutschlands trägt mit 100 Jahren Innungswirken in sich einen historischen Nimbus in der automobilen Verbandsgeschichte. Und das bei allen bewegenden Auf- und Abs politischer wie wirtschaftlicher Entwicklungen. Alle Beteiligten haben auf dieser langen Wegstrecke einen großartigen Branchenbeitrag geleistet. Die Kfz-Innung Oberhessen war und ist dabei vielfach Mittler, Wegweiser, Institution, Begleiter, um die Existenz ihrer Mitglieder zu sichern. Die Kfz-Innung hat die verschiedenen Interessen ihrer Mitglieder auszumachen und zu entscheiden, in welchen Problemstellungen eine einheitliche Willensbildung zu vertreten ist. Das immer unter dem Grundsatz, dass die Innungsarbeit von allen Mitgliedern getragen werden soll. Eine Aufgabe mit besonderer Herausforderung! Ja, der Einzelne ist nicht in der Lage, die Komplexitäten und deren Kompliziertheiten in seinem ganzen Wirkungsfeld in seinem Alltag zu beherrschen. Es klopft da immer wieder die mögliche „Überforderung“ an die Tür! Oder anders, es gilt Lösungen für alle zu schaffen, weil keiner sie allein bewirken kann.

Wir können aber bei der Rückschau auf unsere 100-jährige Innungsgeschichte vor allem in der Nachkriegsgeschichte feststellen, dass sich inzwischen unser Wirken auf vielen Ebenen institutionalisiert hat. Hier vor Ort, in der Region und in unserem hessischen Kfz-Landesverband. Viele konkrete Leistungen – denken Sie an Ausbildungsfragen, Arbeitsrecht, Abgasuntersuchung, individuelle Beratung, Öffentlichkeitsarbeit u.a. – sind inzwischen selbstverständlich geworden, sie haben sich inzwischen profiliert.

Diese Substanz hat sich über unser Grundgesetz, die „Handwerksordnung“ von 1953 nach und nach aufgebaut. Vom dualen Ausbildungssystem bis zum großen Befähigungsnachweis. Das ist ein Stück gewachsener Tradition. Und gute Traditionen

gilt es zu wahren. Sie gibt es aber nur dort, wo Phantasie, Sinn für Entwicklungen, Selbstkritik, Mut zum Risiko und Initiative zusammentreffen. Deren Ergebnisse haben Konsequenzen! Kritische Vernunft ist der beste Lösungspartner. Soweit der Handlungsmaßstab.

Es gibt aber in unserem Innungsleben eine weitere, sehr wichtige Seite für das Ganze: das ist die tragende Kraft des Menschlich-Alltäglichen, das wir sehr hoch schätzen sollten. Die zahlreichen Einzelgespräche, ob persönlich, ob am Telefon oder ob schriftlich mit all den Anliegen, die als Problemlösung für das einzelne Mitglied ansteht. Auch in der Darstellung der Mittelstandskomponente, die wir in der Öffentlichkeit zu verschiedenen Anlässen vertreten.

Die Mitgliedschaft in unserer Kfz-Innung basiert auf Freiwilligkeit. Und eine weitere Besonderheit zu unserem Jubiläum sei artikuliert, ohne die es uns alle in diesem Verbund nicht mehr gäbe: Wie viele Mitglieder haben sich in diesen 100 Jahren ehrenamtlich für unsere gemeinsame Sache eingebracht? Sie haben stets in ihrer freien Zeit die Funktionsfähigkeit unserer Innung mit Leben erfüllt. Wir konnten in vorliegender Chronik leider gar nicht alle mit Namen benennen, die sich um unsere Innung verdient gemacht haben. Wir danken allen für ihr ehrenamtliches Engagement. Unser Erfolg über 100 Jahre war nicht möglich ohne das aktive Mitwirken all unserer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen unserer Kfz-Innung. Dank auch an all unsere Kooperationspartner, vor allem an den Berufsschulen, die allesamt partnerschaftliche Mitstreiter unserer gemeinsamen Sache waren und sind. Ja, gemeinsame Interessen verbinden!

Eine hundertjährige Geschichte verdient die besten Glückwünsche. Mit dieser Schrift wollen wir dazu beitragen, Vergangenes aus unserem Gewerbeverband aufleben zu lassen, ja vor dem Vergessen zu bewahren. Erinnerung hält zusammen! Wir verstehen unsere Historie weiter als Verpflichtung und Herausforderung zu eigener Leistung für alle unserer Mitglieder. Lassen sie uns weiterhin gemeinsam Ideen entwickeln, Interessen zusammenführen, zukunftsfähige Dienstleistungen entwickeln. Lassen sie uns unsere Geschichte als Branche mit Tradition und Zukunft für die nächsten 100 Jahre erfolgreich gestalten.

Obermeister Carsten Müller



1921 - 1929: WEM DIE STUNDE SCHLÄGT!

1921: Der 21. Februar 1921 bildet das historische Momentum für 100-Jahre Innungsgeschichte des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen. Im „Pfälzer Hof“ in Gießen setzten einige beherzte Männer ein bleibendes Exemplum dafür, was „Innung“ meint,

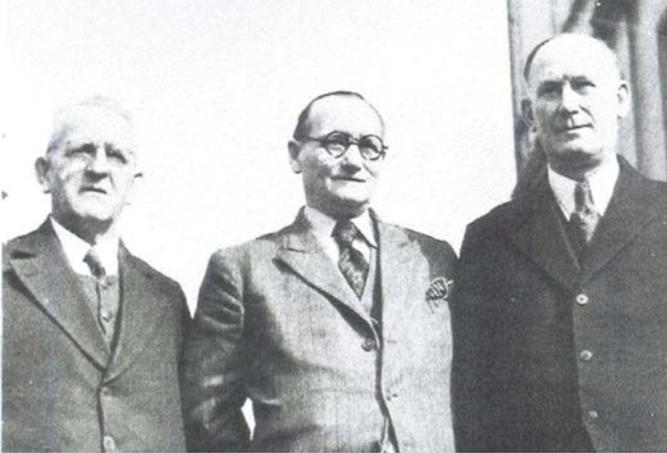


1924: Alte Werkstatthalle Neils & Kraft Gießen

nämlich sich einig zu sein. Einigkeit macht stark! Oder gemeinsam geht's besser. Einer von den Gründungsmitgliedern muss ja ursächlich die geistige „Zündung“ gehabt haben zu erkennen, dass Kfz-Reparaturen eines eigenständigen Handwerkszweiges bedürfen. Dieser Urheber bzw. der konkrete Anlass für die Gründung lässt sich archivarisch nicht mehr feststellen. Bombennächte im II. Weltkrieg haben sie vernichtet. Man agierte ab Gründungsdatum als freie Innung und integrierte fachverwandte Berufszweige, bildete aber bewusst unter dem gemeinsamen Dach eine besondere Fachgruppe „Kraftfahrzeughandwerk“. Damit wollte man bewusst die Bedeutung des neuen Handwerks unterstreichen.

Wo wollte man das „Neue“ integrieren? Bei den Schloßern, Klempnern, Wagnern, Schmieden, im Nähmaschinenhandwerk, bei den Feinmechanikern? Schließlich haben einige neben den „Motorwagen“ in derselben Werkstatt noch Pferde beschlagen. Es sollte noch einige Jahre andauern, bis diese Frage der Zugehörigkeit bzw. eine eigen-

ständige Kfz-Innung Realität werden sollte. Wie auch immer, zur Gründerzeit waren Kfz-Reparaturen noch Knochen- und Kopfarbeit. Hebebühnen gab es noch nicht. Da wurden, wenn überhaupt erst einmal Gruben ausgehoben.



*Drei Gründer unserer
Innung (Aufnahme aus
den 50er Jahren): Ernst
Assmann, Otto Göbel
und Adam Kircher*

Gründungsmitglieder waren die Herren Adam Kircher, Ernst Assmann, Hans Assmann, Otto Göbel, Fritz Medebach, Heinrich Appel, August Keppler, Ernst Faber, Fritz Schneider, Jakob Schupp, August Gernandt, Hans Norgal, E.G. Mono, Heinrich Schul und Friedrich Linker. Ernst Assman wurde zum ersten **Obermeister** gewählt.

Es waren 1921 rund 50.000 Pkw auf deutschen Straßen unterwegs. Für diese Menge war seitens der über 30 Automobilhersteller ein eigenes Kundendienstnetz noch nicht angesagt. Der Wunsch nach flächendeckendem Reparaturservice entwickelte sich nach und nach.

1918 wurde in **Dresden**, im selben Jahr in **Berlin** und 1921 in **Gießen** die Emanzipation von den eben genannten Handwerken in Form einer freien Kfz-Innung initiiert. Eine Pioniertat! Die drei Beispiele zeigen, dass es sich in Sachen Kfz-Innungen noch nicht um eine flächendeckende, überregionale Angelegenheit handelte, sondern das Gebilde Kfz-Innung ein einzelnes Örtliches Gebilde darstellte, das erst noch wachsen musste. Die Kfz-Innung Oberhessen darf, wenn man die Gebietsabtrennungen nach dem II. Weltkrieg sieht, als **älteste Kfz-Innung im Bundesgebiet Deutschlands** bezeichnet werden. Seit 1897 gab es über das

Handwerkerschutzgesetz **Handwerkskammern** und damit die fakultative Zwangsinnung. 1923 wurde dann das ursprünglich „Freie“ auch für die Innung Gießen in eine Zwangsinnung überführt. Die Macher dieser neugegründeten Zwangsinnung waren wiederum Ernst Assmann (Gießen) als Obermeister sowie Herr Prentzell aus Nidda als stellvertretender Obermeister. Als Vorsitzender des Gesellenprüfungsausschuss und zugleich als Kassierer fungierte Adam Kircher aus Gießen, Schriftführer wurde Otto Neils. Das führte zu den ersten Richtlinien für die Ausbildung des Berufsnachwuchses, für Gesellen und Meisterprüfungen. Diese wurden noch in den zwanziger Jahren zur Grundlage für Ausbildungs- und Prüfungsplanungen im gesamten Reichsgebiet übernommen. Die Innung umfasste das gesamte Gebiet der damaligen Provinz Oberhessen.



Die Gießener Pioniertat machte Schule. Man fungierte als Pate für weitere Innungsgründungen in Hessen. Die Gießener Vorstandschaft erkannte daraus, dass die örtliche Tätigkeit nicht ausreichend war und förderte den Zusammenschluss auf Landes- und Reichsebene. 1928 erhielt die Innung von Gießen vom „Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und Gewerbes“, der in Berlin ansässig war, den offiziellen Auftrag, in Hessen weitere Innungen des Kraftfahrzeughandwerks ins Leben zu rufen. Man erreichte in Städten wie Offenbach, Frankfurt, Worms, Wetzlar und Marburg Erfolge, beim Zusammenschluss der Betriebe des

Kraftfahrzeughandwerks in eigene Innungen. Die Mitgliederzahl wuchs von Jahr zu Jahr, so dass man in der Innung den Entschluss fasste, für jeden Kreis einen Obmann zu wählen, der mit der Aufgabe betraut wurde, die Belange der Innungsmitglieder innerhalb seines Kreises zu vertreten.

1885, DAS ERSTE AUTOMOBIL FÄHRT!

Der „**Patent-Motorwagen**“ (1885) von Carl Benz gilt in der Automobilhistorie als erstes praxistaugliches Automobil. Es ist zugleich die Geburtsstunde der deutschen Automobilindustrie! Ein neuer Wirtschaftszweig in Deutschland entsteht. Wer hätte je erahnen können, welche Transformationen davon bis heute damit verbunden sein werden? Um die Jahrhundertwende bauen in Deutschland 33 Firmen Automobile. Wer kennt die Namen nicht: Benz, Daimler, Dürkop, Opel, Dixi, Audi, Hanomag, Magirus, Kässbohrer, MAN u.a. Von 1885 an werden auch erste Omnibusse, 1886 die ersten Lastwagen gebaut. Um das Jahr 1900 umfasste der Pkw-Bestand in Deutschland rund 9.000 Fahrzeugen. Erste werkseigene Verkaufs- und Reparaturniederlassungen in bedeutenden Städten entstanden. Ansonsten machten die ersten Reparaturen die im Werk ausgebildeten Chauffeure. Oft im Freien. Jede Ausfahrt glich einem Abenteuer.



Quelle: MB-Museum

1901: Erste **Verbände** bilden sich. 1901 der heutige **VDA** (Verband der Deutschen Automobilindustrie). 1903 der heutige **ADAC**. 1909 in Köln der heutige **ZDK** (Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe). Sein Name damals: DAHV (Deutscher Automobil-Händler-Verband). Das war damals ein reiner „Automobil-Händler-Verband“, auch wenn man die Interessen der Garagenbetriebe und Reparaturwerkstätten mit vertreten hat.



*Im Innenhof von Stuttgarts ältestem Autohaus, eine Aufnahme von 1906.
Foto: Archiv*

Das Bild oben zeigt eine der ersten Taxen im Einsatz. „Garagen“ nannten sich Betriebe, in welchen man damals Motor-Fahrzeuge betreute.



Die Gründungsveranstaltung der IAA fand 1897 im Berliner Hotel Bristol statt.

1914 - 1918: Die vier Kriegsjahre von 1914 bis 1918 bedeuteten für das junge Gewerbe vielfach Stillstand. Zahlreiche Betriebsinhaber wurden zum Heeresdienst einberufen. Die Entschädigungsleistungen von Heereskraftwagen in den verbleibenden Reparaturbetrieben waren alles andere als angemessen. Der Lkw erlaubte im Krieg eine rasche Verlegung von Truppen. Der letzte Kaiser war nun automobilistisch überzeugt, nachdem er bislang einem warmen Pferderücken den Vorzug gab.

Am 14. Januar 1914 stellte **Henry Ford** mit dem T-Modell von der Manufaktur auf Fließbandfertigung um und revolutionierte damit den Automobilbau. Das war die Grundlage für die Massenmobilität von heute.



1914 führte Henry Ford das Fließband in der Autoproduktion ein und revolutionierte den Autobau. Foto: Ford

1919: Das Deutsche Reich hatte den Krieg verloren. Die Weimarer Republik schuf nach der Abdankung des letzten deutschen Kaisers, Wilhelms II., die parlamentarische Demokratie. Deutschland wurde über den Versailler Friedensvertrag mit erheblichen Reparationszahlungen belegt. Das neue Jahrzehnt begann mit Hunger, gefolgt von einer galoppierenden Inflation. Bei der Stabilisierung der Währung im November 1923 war 1 Billion Papiermark auf den Wert von einer Goldmark gesunken. Nach dem Ende der Inflationszeit kommt das Autogeschäft in Schwung. Dazu wurde auch die Kontingentierung der Autoimporte ab 1915 aufgehoben. Zwei französische und sieben amerikanische Autohersteller bauten in Deutschland Montagewerke. Die Zwangsbewirtschaftung der Treibstoffe wurde aufgehoben. 1923 wurde in Berlin die erste **Straßentankstelle** eröffnet. Der Tankwart wurde zum weiteren Auto-Dienstleister.



1919: Ernst Leuchtenberger legte den Grundstein für sein Unternehmen in Hamburg. Heute wird es in der vierten Generation weitergeführt.



*Hahn-Reparaturwerksstatt
1919 in Bad Cannstatt*



*Los ging´s bei Opel Günther
ursprünglich mit Nähma-
schinen und Fahrrädern. Es
folgte 1919 das Auto!*

Die Regierung lehnt in dieser Zeit eine Spezialisierung des Kfz-Handwerks ab, da so ein Berufswechsel erschwert würde. Das Argument, dass schon wegen der Verkehrssicherheit eine Spezialisierung von anderen, wesensfremden Gewerken erforderlich sei, konnte „Oben“ nicht überzeugen. Auch das Faktum, dass die Autos immer komplexer werden und mehr und mehr Spezialwerkzeuge erforderlich seien, zog nicht.

*Mit wenig Werkzeug und viel Elan machte
sich 1927 Max Saporautzki in einem
Schuppen in Berlin-Steglitz selbständig.*



1929 - 1945: TRÜGERISCHE WANDLUNGEN – UNVORSTELLBARES!

In Sachen Automobil darf man über diesen Zeitraum von Aufbruch und Aufschwung berichten. 1929 gab es bereits einen Pkw-Bestand von 422.612. Zehn Jahre später, 1939, waren es 1,43 Millionen. Die eigenständige Kfz-Instandsetzung entwickelte sich weiter. Daimler und Benz fusionierten 1926. Ford richtete 1929 in Köln eine Fertigungsstätte ein und GM übernahm 1929 die Mehrheit von Opel. 1932 ging aus den Herstellern DKW, Horch, Wanderer und Audi die AutoUnion hervor. Doch der Schein trügt.

1929 Börsenkrach an der Wall Street! Depression und Deflation brachen aus. Massenzusammenbrüche, Unternehmenspleiten, nahezu 6 Millionen Arbeitslose waren die Folge. Die Weltwirtschaftskrise war auf ihrem Höhepunkt angelangt. Die Weimarer Republik zählte 21 Regierungen. Im Januar 1933 kommt Adolf Hitler an die Macht. Damit war das Schicksal der Republik von Weimar besiegelt. Hitler kündigte unmittelbar die Massenmobilität an.



*Opel Staiger, Stuttgart
1929*

1928 unternahm der **DAHV** die Umbenennung in „Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und Gewerbes“ (**RDK**) vor. Eine der fünf Fachgruppen des RDK waren die Kfz-

Reparaturwerkstätten. Als Problem bestand immer noch die Frage, in welcher Weise das junge Kraftfahrzeugreparaturgewerbe am zweckmäßigsten in die gesamte Organisation des Handwerks einzugliedern sei. Im Handwerksgesetz von 1934 hat der Reichswirtschaftsminister die endgültige Anerkennung des Kraftfahrzeugreparaturgewerbes als selbstständiges Handwerk für das ganze Reichsgebiet ausgesprochen. Der „Reichsverband des deutschen Handwerks“ hatte sich daher veranlasst gesehen, im November 1934 einen besonderen „Reichsverband des Kraftfahrzeughandwerks“ zu errichten, der künftig die Spitzenorganisation der Pflichtinnungen des Kraftfahrzeug-Handwerks bilden sollte. Damit schied das Handwerk aus dem RDK aus und ging in den neuen „**Reichsverband des Kraftfahrzeughandwerks**“ über. Im Mai 1935 kamen die neu bestellten Landesinnungsmeister - damals Bezirksinnungsmeister genannt - zur ersten Tagung des Kraftfahrzeughandwerks in Dresden zusammen. Obermeister Ernst Assmann, der bereits seit 1928 Landesinnungsmeister war, wurde nun auch Bezirksinnungsmeister von Hessen.



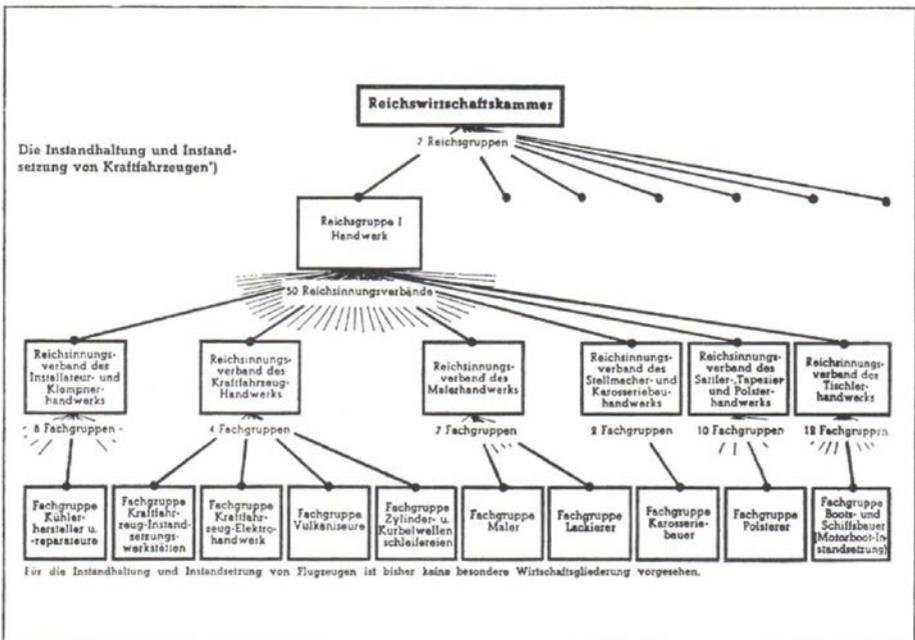
So sah die Handwerkskarte im Jahre 1930 aus. Sie berechtigte zu einer Betriebsführung und war zugleich das Diplom zur Führung des Meistertitels.



Ein Blick in die Motorradwerkstatt von Hans Nützel im Jahr 1931 in Bayreuth.

1934 wurden zwei Gleichschaltungsgesetze erlassen. Gleichschaltung bezeichnet die erzwungene Eingliederung aller sozialen, wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Kräfte in eine einheitliche Organisation. Ziel war es bis 1934 den als Zerrissenheit verstandenen Pluralismus in Staat und Gesellschaft aufzuheben. Das bedeutete in der Folge die Beseitigung demokratischer Strukturen zu Gunsten des Führerprinzips. Dazu gehörte auch die Abschaffung des Föderalismus, Abschaffung der Gewerkschaften u.a. 1934 endete also auch das freie Verbandswesen.

Organisatorisch wurde der „Reichsinnungsverband des Kfz-Handwerks“ der Reichsgruppe I Handwerk eingegliedert und in folgende vier Fachgruppen unterteilt: Kfz-Instandsetzung, Kfz-Elektrohandwerk, Vulkaniseure sowie Zylinder- und Kurbelwellenschleiferei. Damit galt der Reichsinnungsverband als gegründet. Die Organisation des deutschen Kfz-Handwerks nahm 1935 nachstehende Struktur an:



Ab Juni 1935 wurde für die Ausübung eines Handwerks der große Befähigungsnachweis verlangt. Er löste den kleinen Befähigungsnachweis von 1908 ab.

Die Kfz-Innung Oberhessen hat 1936 einen Bereitschafts- und Abschleppdienst eingerichtet. Das führte später zum Privileg, Pannenfahrzeuge auf den Reichsautobahnen abzuschleppen. Zu festgelegten Gebühren. 1936 führte der Reichsinnungsverband in Berlin seine erste Kundgebung durch 1000 Unternehmer aus dem ganzen Reich kamen. Auf der „Internationalen Automobil Ausstellung“, die im Februar 1936 in Berlin stattfand, stellte der „Reichsinnungsverband des Kraftfahrzeug-Handwerkers“ einen Musterbetrieb aus. 1937 folgte die zweite zentrale Zusammenkunft. Dabei wurde eine Typenbereinigung beziehungsweise eine Verringerung der Typenzahl gefordert. Der „Reichsinnungsverband des Kraftfahrzeug-Handwerks“ umfasste im Reich über 15 Geschäftsstellen und 205 Innungen. Die letzte zentrale Tagung vor dem Zweiten Weltkrieg fand am 16. Februar 1939 in Berlin statt. 1938 wurde die doppelte Buchführung Pflicht. Ebenso wurde ein Einheitskontenplan eingeführt.

1938 erfolgte die Grundsteinlegung zur Fabrik des Volkswagens in Wolfsburg. Auf der 29. Automobil Ausstellung in Berlin 1939 wurde der KdF- Wagen („Kraft durch Freude“) erstmals öffentlich gezeigt. Ein Preiswunder. Er sollte ab Werk 990 Reichsmark kosten. Er wurde aktiv im Krieg eingesetzt, bevor ihn ein Privatkäufer über sein VW-Sparbuch abrufen konnte. Jeden Monat waren darauf 5 Reichsmark einzuzahlen.

Die Umstellung der Lastfahrzeugindustrie auf die wehrwirtschaftlichen Bedürfnisse und die Beschränkung der zivilen Fahrzeugnutzung hatten große Beeinträchtigung auf das Kfz-Gewerbe. Nahezu ausschließlicher Verbraucher von Kraftfahrzeugen war nun die Wehrmacht. Die Einrichtung von „Heimatkraftfahrzeugparks“ (HKP) wurde angeordnet und der Kundendienst für die zivile Seite des Lebens fast eingestellt. Zahlreiche Betriebsinhaber wurden zur Wehrmacht eingezogen. Wer übernahm deren betriebliche Belastungen?

Da hatte die Kfz-Innung in Härtefällen zu wichtigen Lösungen beigetragen. Auch für nicht zum Wehrdienst einberufene kam es vielfach zu vollkommener Stilllegung der Betriebe. Für die verbleibenden Betriebe erließ der Reichspreiskommissar Arbeitspreislisten, deren Kalkulation alles andere als „unkostendeckend“ waren. Die Kfz-Innung und der Reichsinnungsverband konnten mit Erfolg ihre Werkstattindizes einbringen und galten als wichtige Vermittler von Wehrmachtsreparaturen. Hier also die Schrumpfung im zivilen Fahrzeugverkehr, dort der beträchtliche Reparaturbedarf der Wehrmacht. Zu deren festgelegten Höchstpreisen! Es sei historisch festgehalten, dass da heute noch einige Betriebe erhebliche Forderungen an die damaligen Auftraggeber hätten!

Nach dem Scheitern der Strategie des Blitzkrieges 1942 ordnete die Politische Führung zum Zwecke einer strafferen Planung und Lenkung der Kriegswirtschaft die Auflösung der Handwerkskammern und die Übertragung ihrer Aufgaben gemeinsam mit jenen der „Industrie- und Handelskammern“ in „Gauwirtschaftskammern“ an.



*Eine Bildimpression bei MB-Lueg in Bochum 1945
– aus der Asche zu den Sternen!*



*Auch Straubing wurde bombardiert. Die junge
Firma Anton Hirschvogel wurde 1944 über das
Wohnhaus, die Werkstatt und die Tankstelle stark
in Mitleidenschaft gezogen.*

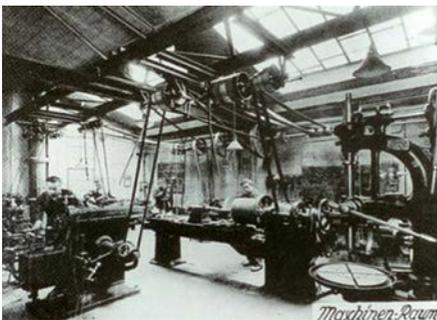


So sah der Wiederaufbau ab 1947 der Firma Hirschvogel mit Tankstelle aus.

Gegen Ende des II Weltkrieges wurde Deutschland selbst Schauplatz von großen Bombenangriffen. Auch auf die Städte der Automobilindustrie. 1944 waren sämtliche Daimler-Benz-Werke davon betroffen, Ford, Fichtel & Sachs, Opel und andere. Das Ende der deutschen Automobilwirtschaft war eingeläutet. Zwölf Jahre dauerte es, bis mit der bedingungslosen Kapitulation am 8. Mai 1945 das dunkelste Kapitel deutscher Geschichte abgeschlossen wurde. Die unmittelbare Nachkriegszeit stand im Zeichen von Besetzung, Vertreibung, Verwüstung und Vermissten und Trauer um die Opfer. Die Siegermächte legten nun die Grundsteine zu einem Wiederaufbau in ihren Besatzungszonen.



„Trümmermänner“ von Auto-Thüllen 1945 ff. bei Aufräumarbeiten in Aachens Innenstadt.



Das waren noch Zeiten, als die Ersatzteil-Fertigung in Handarbeit zu gestalten war. Daraus leitete sich in Folge die Erstellung eines Meisterwie Gesellenstücks ab.

1945 - 1958: DIE STUNDE NULL – DEUTSCHES WIRTSCHAFTSWUNDER

Der II. Weltkrieg schuf für Europa völlig neue Realitäten. Die Automobilbranche startete ab 8. Mai 1945 quasi vom Stande Null weg. Eine Kette von Unbegreiflichkeiten hatte sich die vergangenen zehn Jahre zugetragen. Viele Betriebsinhaber hatten den Totalverlust ihrer Werkstätten zu beklagen. Maschinen und Einrichtungen wurden teilweise verschleppt. Die Automobil-Produktion ruhte, ebenso die Teilefertigung. Es fehlte an Treibstoff wie an Reifen. Fern- und Nahverkehr waren voll der Brüche. Die ersten Nachkriegsjahre sind Hungerjahre, bestimmt von Geldentwertung, Naturaltausch, Schwarzmarkt und „Zigarettenwährung“.

Am 20. Juni 1948 war der Tag der **Währungsreform**, an dem jeder Bürger mit 40 DM Kopfgeld ausgestattet wurde. Ab 1948 wurde über den parlamentarischen Rat die neue Verfassung für die Bundesrepublik Deutschland ausgearbeitet. Der politische Neubeginn der Nachkriegsära. Und mit der Konstituierung der **Bundesrepublik Deutschland** am **23. Mai 1949** ging es mit der deutschen Wirtschaft erstaunlich aufwärts. Damit wurde der rechtliche Grundstein zu einem Wiederaufleben der Verbandspolitik im Artikel 9, Abs. 3 Vereinigungsfreiheit gelegt. Welch eine Aufbauleistung hat die damalige Generation aus der Zerstörung heraus vollbracht!

Volkswagen startete mit der Produktion im Jahre 1946. Und im Sommer wurde auch der erste Käfer an einen deutschen Privatkunden ausgeliefert. Es folgten 1947 Daimler-Benz, Opel 1947, Ford 1948, 1949 Borgward. 1952 kam BMW hinzu. Sie alle legten zuerst Modelle aus der Vorkriegszeit auf. Noch schneller als die Pkw- kam die Lkw-Produktion voran.

Die Aufteilung in verschiedene **Besatzungszonen** machte jede vernünftige Verbandsarbeit unmöglich. In der sowjetischen Besatzungszone, der späteren DDR, wurden selbstständige Wirtschaftsverbände von vornherein ausgeschlossen. In der britischen Besatzungszone wurde der Innungszwang gekippt, aber der große Befähigungsnachweis beibehalten. In der französischen Besatzungszone blieb bei den Verbänden weiterhin alles beim Alten.

KFZ-INNUNG OBERHESSEN NACH DEM II. WELTKRIEG

Im August 1945 erhielt zunächst Adam Kircher von der Kreishandwerkerschaft **Gießen** den Auftrag, die Innung wieder ins Leben zu rufen. Im Oktober wurde er von der Handwerkskammer Darmstadt bestätigt und im Frühjahr 1946 von der Hauptversammlung der Innung zum Obermeister gewählt. Man beschloss, die Innung in der alten, bewährten Form weiter zu führen und für die Arbeit in den Kreisen an dem bewährten System der Obmänner festzuhalten. In der fast aussichtslosen und schwierigen Lage brachten viele Betriebe des Innungsbereiches handwerkliche Leistungen zustande, deren Erinnerung bewundernswert ist. Kleinere Ersatzteile wurden von Hand angefertigt, Aggregate teilweise von anderen Fahrzeugen passend gemacht und eingebaut. Das Kfz-Handwerk war eine wesentliche Triebkraft neuer wirtschaftlicher Entwicklung im Nachkriegsdeutschland.

Auf einer Tagung am 30. September **1947** in Essen wurde der eigentliche Wiederaufbau des **RDK** beschlossen. Am 30. September 1947 gründet sich der Verband des Kraftfahrzeughandels und Gewerbe und verlegt seinen Sitz 1949 nach **Frankfurt**, nachdem sich ein Großteil der wirtschaftlichen Macht sowie einige Zentralbehörden in Frankfurt zusammenballten. Frankfurt war damals als künftige Hauptstadt avisiert. Es war der erste Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland, Konrad Adenauer, der sich sehr stark für Bonn machte. Das Kraftfahrzeughandwerk findet sich im April in Peine in einer Arbeitsgemeinschaft zusammen und verlegt seinen Sitz 1949 nach Wiesbaden. Beide Verbände – Handwerk hier, Handel dort -, blieben getrennt. Die Nachkriegsorganisation des Verbandes unterschied sich grundsätzlich von dem früheren Reichsverband insofern, als auch im Verbandsleben der Föderalismus wieder seinen Einzug gehalten hatte. Im deutschen Osten (DDR) wurden Innungen und die sonstigen Standesorganisationen aufgelöst und ihrer Selbstständigkeit entledigt. In den drei westlichen Besatzungszonen hingegen schufen die Rückkehr zu einem System der Marktwirtschaft und dabei die Beibehaltung des Privateigentums an den Produktionsmitteln, ebenso wie die Aufhebung von Preisvorschriften ein wichtiges Fundament für die Vertretung wirtschaftlicher Interessen gegenüber dem Staat.

DIE MARKTENTWICKLUNG

Lag der Fahrzeugbestand Pkw 1939 bei 1,4 Millionen, so war er 1949 auf 365.000 Einheiten dezimiert. Wer hat er es für möglich gehalten, dass zehn Jahre später, 1959, bereits 3,6 Millionen Fahrzeugbestand in der Bundesrepublik Deutschland Realität

sein könnten? Bis zu dieser Zeit gab es mehr verkaufte Motorroller und Motorräder als Pkw. Die Fahrzeugbestände modernisierten sich langsam. Die Fahrzeuge sind noch reparaturanfällig und müssen in kurzen Abständen zur Wartung beziehungsweise Reparatur gebracht werden. Alle 2500 km stand der Schmierdienst, alle 5000 km der Ölwechsel an. Das Werkzeugarsenal bestand nach dem Krieg noch aus den dreißiger Jahren. Vielfach war eine Arbeitswoche mit 72 Stunden angesagt. Die ersten Hebebühnen kamen und lösten nach und nach die herkömmlichen Pkw-Gruben ab. Tester erleichterten die Diagnose. Die Kompressionsprüfer schrieben erste Kurven. Der Drehmomentschlüssel war vereinzelt anzutreffen.



Ein typisches Bild der Nachkriegsreparatur – in ein und derselben Werkstatt finden sich Nachkriegsfahrzeuge neben Vorkriegsfahrzeugen



1951 wurde mit Wohlwollen der Kfz-Betriebe die obligatorische **technische Überwachung** der Kraftfahrzeuge eingeführt. Der „TÜV“ kam noch nicht in die Betriebe. Die Prüfung bei den TÜV-Stationen fand oftmals noch im Freien statt. Deren Überdachung mit Grubeninstallation sollte folgen.

Am **21. Februar 1951** feiert die Innung Oberhessen ihr **30-jähriges Bestehen** und wurde vom Zentralverband des Kraftfahrzeugmechaniker Handwerks (ZDK) mit

dem neu geschaffenen Verbandszeichen ausgezeichnet und gewürdigt. Obermeister Adam Kircher erhält die Urkunde von Landes-Innungsmeister Gundlach überreicht.



Obermeister Adam Kircher bekommt eine Urkunde überreicht vom Landes-Innungsmeister Gundlach

Besonderen Wert legt man auf Schulung und Prüfung des Nachwuchses, ausgehend von der Erkenntnis, dass Leistung und Ansehen eines Berufsstandes mit einer qualitativ wertvollen Arbeit und der Persönlichkeitsbildung steht und fällt. In den Mitgliedsbetrieben wurden jährlich in der Kfz-Innung Oberhessen circa 240 Lehrlinge ausgebildet. Die hohe Bereitschaft der Betriebe zur Ausbildung von qualifizierten Fachkräften wird von fünf Berufsschulen im Innungsgebiet unterstützt. Fünf Prüfungsausschüsse zeichnen für die Abnahme der Gesellenprüfung verantwortlich. Ein Lehrlingsbeauftragter ist beim Auftreten von Problemen erster Ansprechpartner für den Betrieb.

1953: Am 17. September 1953 wurde das Grundgesetz des Handwerks, die **Deutsche Handwerksordnung** (HwO) verabschiedet. Sie regelt in der Bundesrepublik Deutschland die Handwerksausübung im stehenden Gewerbe, die berufliche Bildung und Weiterbildung im Handwerk sowie die Selbstverwaltung dieses Wirtschaftsbereichs. Die **Handwerksrolle** wird von der jeweiligen **Handwerkskammer** geführt. Als Qualifikationsnachweis gilt der **Meister-Brief** für das entsprechende Handwerk inkl. diverser Ausnahmeregelungen. Die Berufsausbildung ist im Handwerk als **duale Ausbildung** organisiert. Das Bundeswirtschaftsministerium kann Ausbildungs-

ordnungen erlassen. Die Handwerkskammer hat die Aufgabe, ein Verzeichnis der Berufsausbildungsverhältnisse zu führen und die Ausbildung zu überwachen und zu fördern. Handwerksinnungen, Kreishandwerkerschaft und Handwerkskammer sind Körperschaften des öffentlichen Rechts. Zu den gesetzlich festgelegten Aufgaben der Innung gehört insbesondere die Regelung und Überwachung der **Lehrlingsausbildung** inklusive der Durchführung von Gesellenprüfungen entsprechend den Vorschriften der Handwerkskammer. Die Mitgliedschaft in den Innungen ist freiwillig. Die Handwerkerinnungen, die in einer Stadt oder einem Landkreis ihren Sitz haben, bilden die Kreishandwerkerschaft; sie unterstützt die Innungen und die Handwerkskammer. Die Handwerksordnung sah vor, dass die bestehenden Innungen bis zum **30. September 1954** umgebildet wurden. Zur Abwicklung der Umbildung wurde der bisherige Zentralverband liquidiert. Dem neugegründeten Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks (Bundesinnungsverband) gehörten gemäß der neuen Handwerksordnung alles Landesinnungsverbände an, die ebenfalls umgebildet sein mussten.

1956: Im Oktober 1956 wurde eine weitere Handwerkszäsur geschlagen, der „**Licht-Test**“. Er ist eine Verkehrssicherheitsaktion in Deutschland. Unter der Führung des Bundes-Verkehrsministerium starteten die deutsche Verkehrswacht e.V. und der Zentralverband des Kraftfahrzeughandwerks (ZDK) im Oktober 1956 mit einer Aktionswoche. Heute lassen in Deutschland viele Millionen Autofahrer jedes Jahr im Oktober in den rund 37.500 Meisterbetrieb der Kfz-Innungen, die Licht-Anlage ihres Fahrzeugs kostenlos überprüfen und bekommen eine Plakette an die Windschutzscheibe geklebt.



Hier die Abbildung des ersten Lichttest 1957



Lichttest in der Kfz-Innung Oberhessen 2018



Lichttest 2021

Der Licht-Test im Überblick

Licht-Test: Mitmachen lohnt sich!

seit **1956**

Seit 1956 gibt es den Licht-Test, die besten anpassbaren Scheinwerferherstellern im deutschsprachigen Raum und die von verschiedenen Messorganisationen des VDA Gewerks in Zusammenarbeit, in denen die besten Ergebnisse der Beleuchtungsanlagen erlangt sind.

Die beste Zeit für Sicherheit

Ab **1. Oktober**

Jedes Jahr wird ab dem 1. Oktober in zahlreichen Messzentren der VDA-Innung die automatische Licht-Test durchgeführt. Dabei wird ermittelt, ob die Beleuchtungsanlage einwandfrei ist. Mit Scheinwerfern und richtig angelegten Licht-Kontrollen, insbesondere in der Dunkelheit, werden geprüft.

Erfolge des Licht-Tests

5 Mio jährlich

Jährlich vergewahrt die Fahrzeughersteller des VDA Gewerks, Prüforganisationen sowie Zulieferer über 5 Mio Licht-Test für Millionen Fahrzeuge. Die Fahrzeughersteller haben sich für den Licht-Test verpflichtet. Dies bedeutet, dass 5 Millionen Fahrzeuge jährlich die Sicherheit im Straßenverkehr erhalten.

Von der Lampe zum Licht

Fast jeder dritte Pkw hat ein energieeffizientes Fahrerassistenzsystem auf dem Markt. Diese Systeme bringen jedoch weitere Funktionen mit sich, die nur durch eine gute Beleuchtung im Fahrerfeld zu erreichen sind. Das ist das Ergebnis des Licht-Tests 2020.

Bilanz des Licht-Tests 2020

29% weisen eine mangelhafte Fahrerassistenzfunktion auf

13 Mio Zahl der Fahrzeuge mit defekter Beleuchtung

Das Mängelrate des Licht-Tests 2020 lag geringfügig unter dem Wert von 2019. Bei den Fahrzeugen mit defekter Beleuchtung sind über 13 Millionen Fahrzeuge auf dem Markt. Diese Beleuchtung ist für die Fahrerassistenz-Systeme notwendig und muss funktionieren, um sicher zu fahren.

Kleiner Fehler – große Wirkung

1mm

Bei der Einstellung eines Scheinwerfers kann bereits eine Abweichung von einem Millimeter einen Sichtverlust von mehreren Metern oder das Blenden von entgegenkommenden Verkehrsteilnehmern verursachen. Technische Fehler-Einstellungen an modernen Fahrzeugen können erkannt und behoben werden.

Inklusive Auswertung aus dem Lichttest 2018. Erstaunlich, was sich daraus entwickelt hat!
Quelle: ZDK

HANDELSPOLITIK

Wachsende Märkte führen zu steigender Nachfrage. Steigende Nachfrage bedeutet Entwicklung, Veränderung, Anpassung. Gerade das Automobil Gewerbe, das für viel Geld ein Stück Freiheit anbietet, hat eine wirtschaftliche Funktion zu erfüllen. Der Automobilunternehmer steht in der Mitte zwischen Produzenten und Konsumenten, weil er in Wahrheit seine Hand am Puls dieser beiden Gruppen hält. Die Formen des Geschäftsablaufes zwischen Industrie und Kfz Gewerbe wurden aus vielerlei Gründen im Laufe der Zeit immer komplizierter. Der einzelne Händler war nicht in der Lage gegenüber den mächtigen Lieferanten seine Interessen zu wahren. Die zentrale Verbandsaufgabe lag daher in der Wahrung der relativen Selbstständigkeit und der Unternehmerinitiativen sowie im Kampf gegen alles, was die Grundlagen seiner Arbeit in seinem Unternehmen begrenzen konnte. Im Kraftfahrzeughandel sind die so genannten **Händler-Verträge** beispielsweise bei Ford gegenüber der Vorkriegszeit in wesentlichen Punkten unverändert geblieben. Hinsichtlich der Vergütung von Garantiarbeiten wurde wiederholt eine Verbesserung angestrebt. Allgemein passierte die Vergütung auf der Basis der effektiven Löhne mal den Kosten-Index, abzüglich 10 %. Der Vergütungssatz pro Stunde lag damit zwischen 2,50 DM und 3 DM. Die Teile-Gutschrift erfolgt auf der Basis von Nettopreisen.

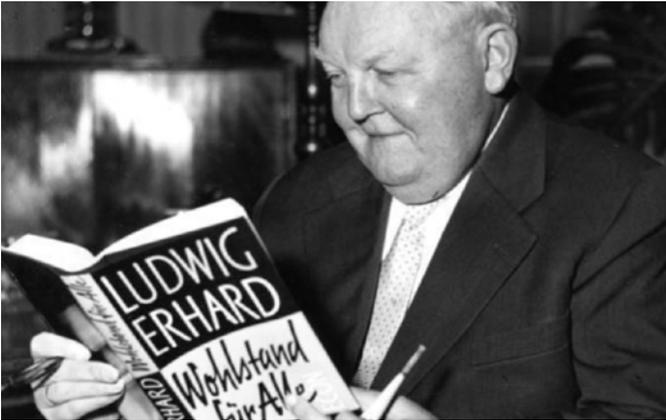


Quelle: EU-Archiv

Verbände leben aus der Praxis. Sie leiten Aktivitäten ein. Ein historisches Datum ist der **23. März 1957**. Damals wurde in Rom die europäische Wirtschaftsgemeinschaft (**EWG**) gegründet. Der Vertrag trat zum 1.1.1958 in Kraft. Damit wurde ein Wirtschaftsgebilde mit besonderen organisatorischen Elementen ins Leben gerufen, die für die internationale Automobil-Wirtschaft von besonderer Bedeutung war und ist. Man wollte die innergemeinschaftlichen Zölle untereinander bis 1973 abbauen, ein gemeinsames Zeugnis nach außen schaffen, die Wirtschafts-, Konjunktur- und Währungs-, Agrar-, Sozial und Energie-Politik aufeinander abstimmen sowie die völlige Freizügigkeit in Personen-, Dienstleistungs- und Kapitalverkehr herstellen.

1959 - 1968: WACHSTUM GESTALTEN!

Wohlstand für alle! **Ludwig Erhardt**, der Vater des deutschen Wirtschaftswunders und Verfechter einer breit geschichteten Massenkauftkraft, wollte dies mittels Wettbewerbs schaffen. Der **Wettbewerb** allein führe zu wirtschaftlichem Fortschritt. Die Erhaltung des freien Wettbewerbs sei die wichtigste Aufgabe des Staates.



*Quelle: Bundesarchiv
1957*

Auf europäischer Ebene bestand das Problem einer einheitlichen Kodifikation des Wettbewerbsrechts. Das EWG-Kartellrecht nimmt im Art. 85 und 86 des römischen Vertrages Einfluss auf das Vertriebssystem. Das sollte 1985 in die erste GVO (Gruppen-Freistellungs-Verordnung) münden.

1960 wird die Prüfplakette für die Überwachung der Kraftfahrzeuge (Hauptuntersuchung oder **HU**) eingeführt. Es gelten auch zusätzliche Prüftermine für schwere Nutzfahrzeuge: Zwischenuntersuchung (**ZU**) oder die Bremssonderuntersuchung (**BSU**).

1965 gibt es zum ersten Mal seit 25 Jahren neue fachliche Vorschriften zur Regelung des Lehrlingswesens im Kraftfahrzeug-Mechanikerhandwerk. Inhalt war die Lehrzeitdauer, Eignungsanforderungen, Berufsausbildungspläne, Führung des Berichtsheftes, Zwischen- und Gesellenprüfung und anderes. Drehen und Schweißen sowie die Erstellung eines Gesellenstücks waren noch gängige Praxis. Eine Vereinheitlichung der Ausbildung auf Bundesebene war noch nicht erreicht. So mussten

weiterhin mit einzelnen Ländern Abstimmungen stattfinden. Dies alles galt es auf Innungsebene umzusetzen.

1963 kam es zur Gründung der Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kraftfahrzeuggewerbe (BFC) an der Spöhrer-Schule in Calw, ab 1994 in Northeim, wo auch einige Söhne und Töchter sowie Mitarbeiter aus Betrieben der Kfz-Innung Oberhessen ihr betriebswirtschaftliches Studium absolvierten.



1966: Am 9. Februar 1966 folgte die Gründung der „Bundesvereinigung des Kraftfahrzeug-Gewerbes“. Sie wurde vom „**Zentralverband des Kfz-Handwerks**“ (ZVK) auf der einen und des „**Zentralverbandes des „Kfz Handels und Gewerbes**“ (ZDK) auf der anderen Seite vorgenommen. Diese Gründung gilt als Wiege für die spätere Verbandsfusion und dem Sitz des **ZDK** in der **vorläufigen Bundeshauptstadt Bonn**.

Tariflich wurde über die 45-Stundenwoche hin zum Übergang Ende der sechziger Jahre zur 40 Stundenwoche verhandelt. Es war eine sehr wachstumsorientierte Zeit. Sie führte 1964 ff. zu Ludwig Erhards „**Maßhalteappelle**“. 1967 setzte die erste starke Abschwächung der Konjunktur ein. Das **Stabilitätsgesetz** im Verbund mit seiner **Globalsteuerung** führte 1968 zu einem neuen Konjunktur Aufschwung. Erstmals übertrafen die **Besitzumschreibungen** die Zahl der Neufahrzeugzulassungen. Durch die Einführung der „**Gebrauchtwagen Garantie**“ konnte für zusätzliche Werkstattauslastung gesorgt werden.



Blick in die Opel-Werkstatt von Auto Thülen in Aachen zu Beginn der 60-er Jahre



Ende der 60er Jahre wurden – wie hier bei Motor-Nützel in Bayreuth – ein Bremsenprüfstand, eine Vermessungsbühne und die ersten Hebebühnen eingebaut. Bis zu diesem Zeitpunkt konnten die Monteure die Reparaturen an den Fahrzeugen nur im Liegen ausführen.



Diagnose 1967 im MB-Autohaus Neils & Kraft in Gießen



Das Finish – die End-Abnahme 1967 bei Neils & Kraft in Gießen



Überdachte, offene Gebrauchtwagenpräsentation 1967 im Hause MB Neils & Kraft



1967 war bei den Lehrlingen noch feilen, schweißen, individuelle Feinmechanik Bestandteil der Ausbildung.



Und so wurden 1967 Reifen montiert:

In diesem Jahrzehnt registrierte das Kfz-Gewerbe eine rege Bautätigkeit. Viele neue Betriebe entstanden und verbesserten die Bedingungen der Fahrzeugwartung und Instandsetzung. Erste separate Nass-Pflegestände wurden eingerichtet. Rollenprüfstände hielten für die Leistungsmessung Einzug, Bremsenprüfung sowie Tester-Kabinette und mobile Motortestgeräte wurden für die Diagnose wie auch für die Reparaturkontrolle eingesetzt.



Im Verkauf war 1967 im Hause MB schon Stil angesagt. Mit weißem Hemd und Krawatte, Anzug. Es gab damals schon Standards.

1968: Mit der Einführung der neuen Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer) zum 1. Januar 1968 wurde ein Dauerbrenner namens Agenturgeschäft im Kfz Gewerbe geschaffen. Das Agenturgeschäft brachte einen erheblichen Verwaltungsaufwand mit sich und bedeutete vor Ort auch in den Kfz-Innungen permanente Schulung.

1968 - 1978: MARKANTE AUTOMOBILE WANDLUNGEN

In diesem Jahrzehnt vollzogen sich ganz markante Wandlungen für das Automobilgewerbe. Der **Energieschock** sorgte **1973** an mehreren Wochenenden für Autofahrverbote. Verbandspolitisch gelang nach vielen Jahren die Zentralisierung des Verbandes im Zusammenschluss von Kfz-Handel und Handwerk (**1978**). Weitere Stationen:



Quelle: ZDK

1970 wurde der Grundstein für die ersten Schiedsstellen in Deutschland gelegt. Auch das hatte Auswirkung für die Kfz-Innung Oberhessen. Mitgliedsbetriebe erhielten dafür das Schild „Meisterbetrieb der Kfz Innung“.

1971 wurde das Gebrauchtwagen-Vertrauenssiegel, die Garantie für den Gebrauchtwagen-Kunden eingeführt. Der Kunde konnte bei Beanstandungen diese vor eine Schiedsstelle bringen.

Ab **1970** betrieben die Zentralverbände gezielte **Öffentlichkeitsarbeit**. Jede Innung des Kfz-Handwerkes wurde gebeten, für ihren Bereich einen ehrenamtlichen Beauftragten für Öffentlichkeitsarbeit zu benennen.



*Das Motto der Schiedsstellen lautet
Schlichten statt richten*

WEITERE STATIONEN

1972 waren bei rund 19 Mio. Pkw-Bestand in Deutschland die Rekordzahl von **20.895 Verkehrstoten** zu beklagen! Im Jubiläumsjahr 2021 sind es bei 48,25 Mio. Pkw-Bestand ca. 2.500. Welch technischer Fortschritt! Was 50 Jahre Fahrpraxis und technischer Fortschritt bewirken!

1974 wurde die „Magna Charta“ für das Werkstattgeschäft aufgelegt, die Neufassung der „Bedingungen für die Ausführung von Arbeiten an Kraftfahrzeugen, Anhängern, Aggregaten und deren Teilen“ (AGB-Gesetz, Kfz-Reparaturbedingungen). Damit wurden die Kfz-Bedingungen aus dem Jahre 1938 abgelöst.

1974 verdoppelte Ford als erste Marke die Neuwagen-Garantiezeit auf ein Jahr. 1974 erschien die erste Auflage des **Golf**. Er sollte VW retten! Im Jubiläumsjahr ist der Golf 8 unterwegs.

Am 28. März 1974 wurde das neue „Rathaus“ des Verbandes eingeweiht. Es ist bis heute die zentrale Wirkungsstätte der Verbände von Handel und Handwerk in der Franz-Lohe-Str. 6 in Bonn.



*Das neue Verbands-
haus von ZDK und ZVK
in Bonn 1974*

Am 6. April 1978, ein historisches Ereignis, fand die **Verbandsfusion** von **ZDK** und **ZVK** statt. Eine langwierige Angelegenheit, die auch durch regionale Überlegungen belastet war, fand eine einigende Lösung.

1979 - 1988: BESONDERE STATIONEN: ASU, GVO, EDV

In diesem Dezennium ragen drei Ereignisse besonders heraus. Es war die Einführung der Abgassonderuntersuchung (**ASU**) zum **1. April 1985**, die erste **GVO** sowie die Einführung der **EDV** im Kfz-Gewerbe.



Quelle: ZDK

ASU: Wer darf die ASU durchführen? Welche technische Diagnosegeräte sind dafür erforderlich? Wie läuft das Anerkennungsverfahren? Und der AU-Plakettenverkauf ist bis heute ein wichtiger Stützfaktor für eine erfolgreiche Innungsarbeit. Die ASU war ein „Meisterstück“, das dem damaligen ZDK-Präsidenten Fritz Haberl im Verbund mit der Einführung des Katalysators und der Katalysatornachrüstung gelang.

Fügen wir noch die Vorschriften für die Beseitigung von Altöl und Sonderabfällen hinzu, auch die strenger Anforderungen an die Abwasserreinigung, so wird deutlich, dass das Thema Umwelt nicht erst im Jubiläumsjahr 2021 zum besonderen Branchenanliegen wurde, sondern seit 40 Jahren mit System und permanenter Anpassung praktiziert wird.

Zum **1. Oktober 1982** wurden neue Pkw-Hauptuntersuchungsfristen eingeführt. Erstmals nach drei Jahren, dann alle zwei Jahre.



Bleifreies Normalbenzin (91 Oktan) wurde 1984, Super bleifrei (95 Oktan) 1985 eingeführt, als in Deutschland die PKW erstmals mit **Katalysatoren** ausgerüstet wurden. Auch die Öffentlichkeitsarbeit galt den Umweltthemen: „Ein Herz für die Natur“, „Schluckspecht-Kampagne“, „Kraftstoff sparen - zur Werkstatt“ fahren. Außerdem wurden Informationsbroschüren über „Energieeinsparung in Kfz Betrieb“, „Planen und Einrichten von Kfz Betrieben“ aufgelegt.

1985: Zum 1. Juli 1985 trat die erste **GVO Nr. 125/85** in Kraft. Sie bildet bis heute - auch mit den späteren Anpassungen, Veränderungen - das Grundgesetz für den Marken-**Händlervertrag**. Auch für die Regelungen im Service und im Teile-Bezugssystem. Es wird mit dieser Verordnung das selektive Vertriebsystem der Hersteller wettbewerbsrechtlich auf EU-Ebene anerkannt. Die erste GVO war noch dominant auf Markenexklusivität ausgelegt.

Eine weitere substantielle Veränderung brachte in den frühen 80-er Jahren der Brancheneintritt in die **EDV**. Sie begann mit der „Mittleren Datentechnik“ und Lochkartensystemen. Es war der Abschied von der Schreibmaschine. Erstmals konnten Rechnungen inklusive Durchschlag per Knopfdruck ausgedruckt werden. Welch ein Fortschritt! Welch eine Veränderung!

1984 forderte die IG-Metall die 35-Stunden-Woche. Die Stundenverrechnungssätze lagen im Schnitt zwischen 50 DM und 60 DM, sprich zwischen 25 € und 30 €. Im Jubiläumsjahr 2021 sind wir bei 85 € angelangt. So setzen sich die Werkstattpreise zusammen:



Das Leistungspaket der Werkstätten. Quelle: ZDK

Es sei konkret angesprochen, dass damals eine gezielte Aktion „Kontra Schwarzarbeit/Do-it-yourself“ aufgelegt wurde

Das Berufsbild: In diesen Jahren stand die Attraktivität der Berufe Kraftfahrzeugmechaniker und Kraftfahrzeugelektriker bei männlichen Jugendlichen nach wie vor auf Platz 1 der Berufswunschskala. 1979 waren 94.000 Auszubildende im Kfz-Mechaniker-Handwerk beschäftigt. Dennoch wurden gezielt Kampagnen „Auto Berufe - Chancen für Könner“ gefahren. 1979 wurde der erste Eignungstest für Kraftfahrzeugmechaniker vorgestellt. 1984 werden Verbesserungen der Ausbildungsordnungen für Kfz-Mechaniker aus dem Jahre 1973 vorgenommen. Das Thema Weiterbildung stand auf der Daueragenda. Die aufkommende Elektronik, Motor-Test-Elektronik, neue Diagnosegeräte galt es zu integrieren. Dazu fanden in der Innung Fortbildungsveranstaltungen statt, abends, auch am Samstag.

1989 ist das Datum für erste Werkstattteste, die Auto-Zeitschriften wie der ADAC seither regelmäßig durchführen.

1989 - 1998: WIEDERVEREINIGUNG UND DER START INS INTERNET

Deutschland ist wieder vereint. Es ist die größte politische Veränderung seit dem Zweiten Weltkrieg. Der Osten öffnet sich als neuer Wachstumsmarkt für die Autobranche. Es entstanden 1989 ff. sowohl über die Kfz-Innung als auch über zahlreiche Mitgliedsbetriebe mit den neuen Kfz-Betrieben im Osten rührigen Erfahrungsaustausch und neue Geschäftsverbindungen.

1990: Zum 1.7.1990 kam nach der Einführung der neuen Umsatzsteuer 1968 endlich für den Gebrauchtwagen-Handel die **Differenzbesteuerung**. Sie löste das lästige Juristengebäude namens „Agenturgeschäft“ ab.



1992: Ab 1992 zog das Qualitäts-Sicherungssystem ISO 9002 in die Branche ein.

Ende 1992 wird die ASU auf **EU-Ebene** durch die **AU** abgelöst. Die Anerkennung als AU-Werkstatt erfolgt wie zuvor über die Kfz-Innung. Im selben Jahr wird als neue Qualifikation zwischen den Gesellen und dem Meister der „**Kraftfahrzeug-Servicetechniker**“ eingeführt.



1993: So setzen sich 1993 die Werkstattpreise zusammen:

Quelle: ZDK

1994 wurde der zweite Standort der BFC (Bundesfachschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe) in Northeim eröffnet und 2012 mit dem BFC-Standort Calw in Northeim zusammengeführt.

1995 läuft die GVO von 1985 aus und wird durch die neue GVO **1.475/95** um weitere sieben Jahre verlängert. Jetzt konnte Marken-Exklusivität nicht mehr eingefordert werden, soweit Räumlichkeiten, Organisation und Personal zwischen den Marken getrennt sind. Ebenso wurde die Regelkündigung für einen Händlervertrag auf zwei Jahre festgelegt. In dieser GVO ist auch der Zugang zu den modellspezifischen Daten für Freie Werkstätten geregelt. Diese führte in Folge zu einem eigenen Arbeitskreis und ab 1998 zur „Bundesfachgruppe Freie Werkstätten“ im ZDK.

Am 1. Juli 1995 waren in Hessen 3.726.500 Fahrzeuge zugelassen.

Zum 1.3.**1996** gehörten im Jubiläums Jahr „75 Jahre Kfz-Innung Oberhessen“ der Innung 381 Mitglieder an. Es ist die zweitstärkste Innung in Hessen sowie die größte im Handwerkskammerbezirk Wiesbaden.

Eine weitere ökologische Regelung wurde 1998 mit der **Altautoentsorgung** aufgelegt. Von der Innung anerkannte Betriebe wurden in das Rücknahmeverfahren einbezogen.

1998 wurden in einer neuen Meisterverordnung das Kraftfahrzeugmechaniker- und -elektriker-Handwerk unter dem neuen Namen „**Kraftfahrzeug-Techniker-Handwerk**“ zusammengeführt. Das Meisterstück wurde abgeschafft. Eine weitere Verordnung legte weiterhin die dreieinhalbjährige Lehrzeit fest. Künftig können sich Lehrlinge für einen der drei Reparatur-Schwerpunkte entscheiden: Personenwagen, Nutzfahrzeug oder Motorrad. Die Elektronik dominiert inzwischen auch die Werkstatt. Kleinere Diagnosegeräte kommen zum Einsatz. Die Inspektionsintervalle weiten sich. War 1960 alle 5.000 km angesagt, so stehen 1996 noch alle 20.000 km auf dem Wartungsplan.

1998: Der Start von **Internet** datiert auf das Jahr 1994. In der Kfz-Branche setzten erste sichtbare Anwendungen 1998 ff. ein. Die Verbreitung des Internets hat zu umfassenden Umwälzungen in vielen Lebensbereichen geführt. In der Autobranche zu Beginn über die Gebrauchtwagenvermarktung. Der Wandel in der Mediennutzung, vor allem der Daten oder im Kommunikationsverhalten folgten. Sie werden zur automobilen Totalvernetzung im autonomen Auto führen. Die Bedeutung von Internet wird symbolisch mit der Erfindung des Buchdrucks gleichgesetzt.

1999 - 2009: MEHRMARKENHANDEL, ABWRACKPRÄMIE, IPHONE

Durch das historische Geschenk der Wiedervereinigung stieg der Pkw-Bestand von 1989 von 29,7 Mio. auf 41,7 Mio. in 1999. Dennoch standen auch Jahre mit rückläufiger Marktentwicklung an. 2005 kostete der Liter Super 2,03 €! Im Pkw-Bereich stieg der Anteil **Diesel** ab 1995 von 15% auf 47,7 Prozent in 2007 an. Bei Einführung der **Mehrwertsteuer** 1968 lag der Steuersatz bei 10%, 1998 bei 16%. 2007 auf **19 Prozent** erhöht. Mit der Lehman Brothers-Pleite am 15.9.2008 erreicht die Finanzkrise ihren Höhepunkt. Als Überlebenshilfe für den Autohandel sowie als Konkurrenturspritze für die Wirtschaft wurde am 14. Januar 2009 eine Umweltprämie, besser bekannt als „**Abwrackprämie**“ in Höhe von 2.500 € eingeführt. Und das für Fahrzeuge älter als neun Jahre alt, die aus dem Verkehr gezogen wurden. Das führte 2009 zu einem Pkw-Zulassungsrekordjahr von **3.807.175 Fahrzeugen**.

2002: Zum 1.1.2002 beginnt in zwölf Ländern Europas die Ausgabe der Euro-Banknoten und -Münzen. Das erleichtert u.a. den internationalen Warenaustausch.

Die dritte GVO – genannt **1400/02** – brachte den Durchbruch für den Mehrmarkenhandel. Das sollte in den Folgejahren sichtbare Auswirkungen im automobilen Markenhandel haben. Kleinere Betriebe fungieren oftmals als autorisierte (Mehrmarken-) Servicebetriebe weiter. Die Freigabe der Hersteller-Reparaturdaten auch an Freie Werkstätten war gesetzt. Es bleibt bis hin zum „Designschutz“ noch über Jahre ein sehr herstellerbetontes Thema! Die „1400/02“ soll bis 2010 wirken.

Freie Werkstätten schlossen sich in diesen Jahren mehr und mehr Kettenorganisationen an, von Bosch-Service, AutoFit, Auto-Crew, 1a, Automeister u. a. Über „autoglasPlus“ u. a. freien Anbieter reagierte man auf die Marktanteilsverluste im Glasschaden-Management.

Quelle: ZDK

Glasklare Vorteile für Sie!

- Sie stellen Ihren Glaschaden am Fahrzeug sicher. Selbst im schlimmsten Fall ist Ihr Fahrzeug immer wieder mobil.
- Günstiger: Das ist ein Fall für autoglas Plus.
- Die besten Werkstätten von autoglas Plus. Jedes einzelne wird nach den Qualitäts- und Reparaturstandards des ZDK und ZV*.
- Alle Hersteller stellen die Informationen und die Kenntnisse und Fertigkeiten der eigenen Köpfe für autoglas Plus-Kunden zur Verfügung.
- Sie stehen für Sie als Kunde von autoglas Plus immer an erster Stelle. Das gewöhnliche Vertrauen zu Ihren Kunden.
- Aus all dem ergeben sich glasklare Vorteile:
 - autoglas Plus - zu Ihrem Nutzen:** Sie sind vor jedem Reparaturfall bestens und preiswert informiert, so sich die alte Windschutzscheibe schneller und günstiger reparieren lässt.
 - autoglas Plus - zu Ihrem Vorteil:** Sind Sie kundensicher, ist die Reparatur bei neuen Versicherungen für Sie frei von Kosten und Folgen für Ihre Kunden. Selbst bei den besten Herstellern.
 - autoglas Plus - zu Ihrer Sicherheit:** Der Reparaturauftrag erfolgt immer in schriftlicher Form.
 - autoglas Plus - zu Ihrer Bestätigung:** Sind alle an Ihrem Fahrzeug einmal Probleme gelöst, steht Ihnen die Erfolgsstelle des VZD Gewerkschafts kostenfrei zur Seite.
 - *ZDK = Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.
 - *ZV = Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e.V.



Quelle: ZDK

Ottomotor-Fahrzeuge mit Onboard-Diagnose ausgedehnte Abgasuntersuchung (AU) zu einer Untersuchungseinheit zusammengeführt. Werkstätten, die als HU-Stützpunkte fungieren, müssen sich einer regelmäßigen Qualitätsprüfung durch ihre Kfz-Innung stellen.

2001: 2001 musste eine neue Meisterverordnung eingeführt werden. Im selben Jahr entsteht die Funktion „Geprüfter Automobil Serviceberater“. Und **2002** präsentiert der ZDK den „Kfz-Mechatroniker“. Nachstehende Übersicht zeigt einen Vergleich der Ausbildungsordnungen von 1940 bis 2003. Daraus wird deutlich, dass bei dieser enormen automobiltechnischen Entwicklung Aus- und Weiterbildung immer neuer Stellschrauben bedürfen.

Der durchschnittliche Stundenverrechnungssatz war inzwischen bei 50 € angesagt und setzte sich wie in der Grafik links gezeigt zusammen.

1998: Die Technische Einführung der **Onboard-Diagnose** erfolgte in Europa 1998. Für alle Neufahrzeuge mit Euro III war sie ab 2001 bindend. So konnten alle abgasrelevanten Bauteile auch während der Fahrt überwacht werden und in der Werkstatt an ein Scantool übertragen werden. Die Vielzahl der Stecker bleibt ein anderes Thema.

Bei der **HU** (Hauptuntersuchung) wird ab **2006** die seit 2002 auch auf

AutoBerufe Entwicklung + Perspektiven		Vergleich Ausbildungsordnungen 1940-2003				
	1940	1965	1973	1989	2003	
Focus der Ausbildung	80% Metallbearbeitung 20% Kfz-Instandhaltung	50% Metallbearbeitung 30% Kfz-Instandhaltung 20% Karosseriereparatur	25% Metallbearbeitung 55% Kfz-Instandhaltung 20% Diagnose	10% Metallbearbeitung 60% Kfz-Instandhaltung inkl. Karosserie-reparatur 30% Diagnose	5% Metallbearbeitung 35% Kfz-Instandhaltung 60% Diagnose, Schadensanalyse inkl. Kfz-Elektronik	
Focus der Gesellenprüfung	100% Metallbearbeitung Gesellenstück: für die Werkstatt verwendbare Vorrichtung	80% Metallbearbeitung 10% Kfz-Instandhaltung 10% Karosseriereparatur	10% Diagnose (Elektrik) 30% Wartung und Service 60% Instandsetzung; davon eine „Pflicht-Schweißarbeit“	25% Diagnose (Elektrik/Elektronik) 15% Karosserie-instandhaltung 15% Arbeitsplanung 15% Schadensanalyse 30% Instandhaltung	60% Diagnose (Elektronische Diagnose) 40% Instandhaltung inkl. Justieren	

Sechs Jahrzehnte Ausbildungsfortschritt: vom Feilen und Drehen zur elektronischen Diagnose

Quelle: ZDK

Um weiterhin das Interesse für Nachwuchs wach zu halten, gab es im Verbund mit den Herstellern eine Nachwuchskampagne, die von Jahr zu Jahr gefahren wurde. Da gab es auch das Motto „Girls ans Auto“, was seit 2001 zur Teilnahme am Girls' Day (Mädchen-Zukunfts-Tag) führte.



Die Kfz-Mechatronikerin Nora Bost ist Boschafterin für den bundesweiten „Girls Day“ am 24. April, von dem ZDK-Präsident Rademacher wichtige Impulse für Mädchen in den Auto-Berufen erwartet. Foto: ZDK

So entwickelte sich über Jahre ein respektables Leistungsspektrum, was der einzelne „Meisterbetrieb der Kfz-Innung“ offerieren kann:



Quelle: ZDK

2003: Im Juli 2003 wurde in Mexiko der letzte „VW-Käfer“ produziert. Das Symbolauto für wirtschaftlichen Wohlstand der Nachkriegszeit wurde in 21.529.464 Exemplaren aufgelegt.

2007: Im November 2007 kommt das iPhone nach Deutschland. Apple hat das Telefon neu erfunden. Es führt Musik, Telefonie und Internet in der Größe eines Taschenrechners zusammen. Eine neue Welt der Kommunikation tut sich in Folge auf.



Quelle: automuseum-volkswagen.de

2010 - 2021: GLOBALE UND STRUKTURELLE MARKTWANDLUNGEN

Diese Megatrends bilden den Überbau an Herausforderungen: Urbanisierung, Globalisierung, Vernetzung, Digitalisierung, Autonomes Fahren, neue Geschäftsmodelle, Demografischer- und Klimawandel. Die Automobilindustrie ist vielfach gefordert: Alternative Antriebstechnologien, Dieselkrise, Emanzipation der Zulieferer, Abhängigkeit von asiatischen Zellherstellern, Investments in E-Autos, fordernde Klimaziele, Einführung der WLTP Stufe II ab 1.9.2019, Flotten-Co2-Grenzwerte ab 2020 95 g Co2/km, „Handelskrieg“ USA – China, Investitionen in Form neuer Mobilitäts-Dienstleistungen, neue Wettbewerber wie Apple, Google, Didi, Chuxing, Alibaba, Amazon u.a.

DIE FISKALISCHE BEDEUTUNG DER AUTOFAHRER

Es sei hervorgehoben, welche fiskalischen Beiträge die Autofahrer in toto Jahr für Jahr für ihre „individuelle Mobilität“ bereit sind zu leisten. Rund **80 Milliarden €** nimmt der Staat pro Jahr durch Kfz-bezogene Steuer und Abgaben ein: 39,3 Milliarden € aus den Abgaben auf Kraftstoffe (**Energiesteuer**), weitere 26,3 Milliarden aus der Mehrwertsteuer auf Fahrzeuge, Reparaturen und Ersatzteile. Aus der KFZ-Steuer 8,9 Milliarden €. Dazu kommen noch kleinere Posten wie die Versicherungssteuer und Zölle.

DIE MEHRMARKENDARSTELLUNG



Für den **Autohandel** stand die dritte GVO an. Die GVO 2002 brachte die Möglichkeit des Mehrmarkenhandels und Service mit sich. In der praktischen Umsetzung muss man sich diese Mehrmarkenpräsentation so vorstellen wie im Bild links.



*Eine zentrale Service-Annahme
für alle vertretenen Marken –
ein absolutes Branchennovum!*

Oder nachstehendes Beispiel zeigt die Mehrmarkenpräsentation einer Freien Werkstatt unter Verwendung des einzelnen Markenlogos:



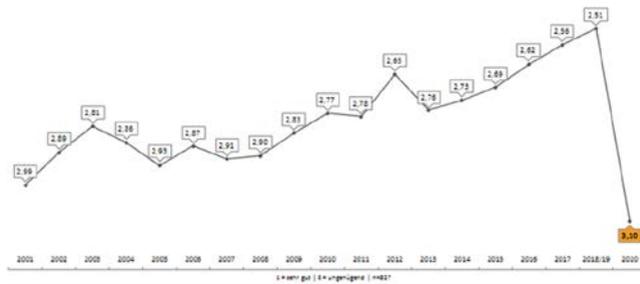
GVO-Regelungen: Im Neuwagenvertrieb gelten zunächst die Regelungen der GVO Nr. 1400/2002 bis 31.5.2013 weiter. Die Vertikal-GVO, welche für den Neuwagenvertrieb verantwortlich ist, die **VO330/2010**, sie tritt 2010 in Kraft und läuft am 31.5.2022 aus. Das ist zugleich das Ende der kfz-spezifischen GVO. Die für den After-Sales relevante **GVO VO 461/2010** läuft bis 31.5.2023. Damit waren mehrfache Händlervertragskündigungen und neue Händlerverträge verbunden. In der VW-Organisation entwickelte der Hersteller im Verbund mit dem Handel ab 2018 „The big points!“, die markenübergreifend wegweisend sein können:

1. Integrierte IT
2. „Wir sind Eins!“
3. Ertragssäule Aftersales

4. Veränderungsfähigkeit stärken
5. Qualifizierung/Ertüchtigung
6. Kundendaten
7. Profitabilität
8. Multikulturalität
9. Commitment für gemeinsame Ziele
10. Neue Geschäftsfelder/Mobilität
11. Kundenanforderungen an das Ökosystem
12. Zukunft durch Gegenwartsbewältigung

Damit sind zugleich zahlreiche Fragen verbunden: Welche Marke wird überleben? Welche Hersteller finden sich unter einem neuen Konzerndach wieder? Welche chinesischen Anbieter treten auf? Wie sieht der Weg aus der Renditelatsohle im Handel aus? Hat der Markenhändler eine Zukunft?

Seit 1994 wird jährlich die Zufriedenheit der deutschen Markenhändler abgefragt. Erst über den DSI, seit 1998 über den „Markenmonitor“. Nachstehende Tabelle zeigt die erzielten „Schulnoten“. Ein grandioser Absturz ist für das Jahr 2020 zu vermenden. Gründe: vielfach gekündigte Händlerverträge, mangelnde Transparenz, untragbare Zusammenarbeit und Unterstützung in Sachen Corona-Pandemie, Lieferverzögerung durch Chip-Mangel u. a.



*Durschnittliche
Gesamtzufriedenheit.
Quelle: Institut für
Automobilwirtschaft
(ifa)*

Eigentlich sollte der gesunde Grundsatz gelten: Jeder der Bereiche im Autohaus, Neu-, Gebrauchtwagen und After-Sales muss wirtschaftlich robust aufgestellt sein und profitabel laufen. Dass der eine den anderen Bereich quer-subventioniert, kann keine Lösung sein. Das sehen nicht alle Hersteller so!

DIE STÄRKE DES HANDELS

Die Power des deutschen Markenhandels stellt sich 2020 so dar:

- 65 % von 3,4 Mio. Neuwagen p. a.
- 50 % von 7,2 Mio. Besitzumschreibungen p. a.
- 39 Mio. von 70 Mio. Werkstattaufträgen p. a.
- 4,8 Mio. gewerbliche Zulassungen im Bestand
- 41 Mio. Privat-Zulassungen im Bestand
- 130.000 persönliche Kundenkontakte pro Arbeitstag
- 16.280 Markenbetriebe mit 300.000 Mitarbeitern
- Markenhandel investiert 2019 über 1,0 Mrd. €
- 26.000 zertifizierte Automobilverkäufer im Einsatz

MARKTENTWICKLUNG 2010 - 2022

Wie oft ist die Rede vom gesättigten Markt? 2010 fuhren auf deutschen Straßen 41.737.627 Pkw. Und wie sieht die Mengelage im Jahre 2022 aus?

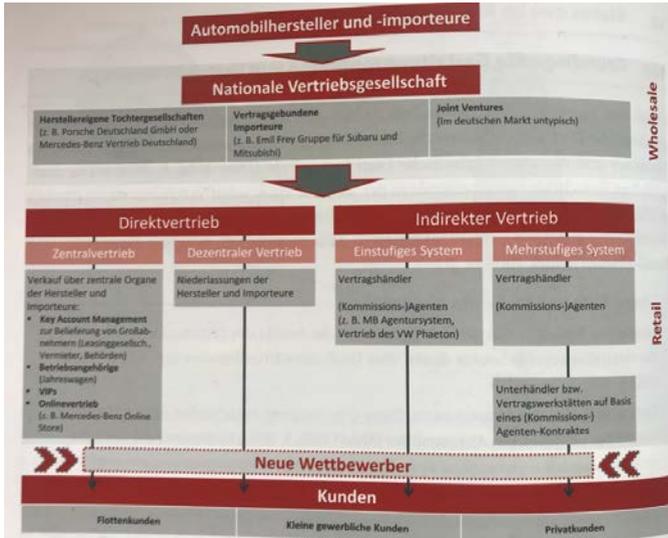


Datenquelle: KBA; Prognose: eigene Berechnungen

Innerhalb von zehn Jahren stieg der Pkw-Bestand um gut 7 Mio. Pkw an. Das einzelne Fahrzeug wurde „sauberer“, aber die Zusatzmenge sorgte für den sichtbaren Reduktionsstau bei den CO₂-Emissionen.

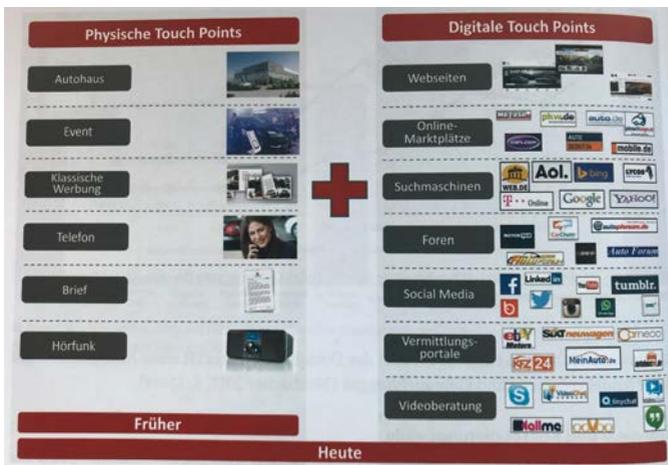
AUTOMOBILE VERTRIEBSSTRUKTUR

Aktuell stellt sich die automobiler Vertriebslandschaft so dar:



Quelle: Benedikt Maier, IfA

Und wie stellt sich der Wandel dar, der in den vergangenen zehn Jahren vielfach neue Wettbewerber ausweist und sich weiter fortentwickeln wird?



Quelle: Benedikt Maier, IfA

Nachstehende Abbildung zeigt die komplexe Vertriebslandschaft aus einer weiteren Perspektive, mit neuen Herstellern, Connected Car, Autonomem Fahren, Mobilitätsanbieter, Abo-Modellen, Leasing sowie CarSharing.



Quelle: AUTO1.com

Das ist Einheit, sprich Automobilvertrieb in seiner Vielfalt! Das ist zugleich Ausdruck für gelebten Wettbewerb. Das ist Ausdruck von Veränderung.

HERSTELLER-/HÄNDLER-RELATION

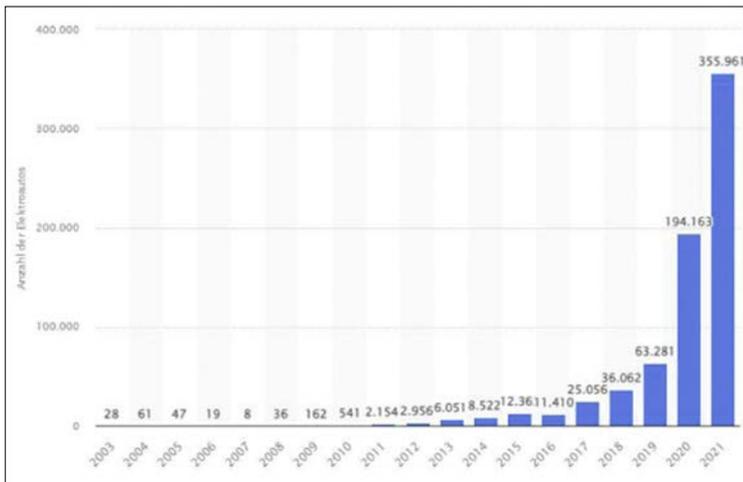
2021 sprach das oberste Kartellgericht in **Wien** gegen **Peugeot-Austria** ein markantes Urteil, das nicht kostendeckende Stundenverrechnungssätze im Garantiefall verbietet. Der Handlingaufschlag für Garantieteile muss ebenso kostendeckend sein. Kundenzufriedenheitsbefragungen sind vom Hersteller zu bezahlen und dürfen kein Margenbestandteil sein. Die STELLANTIS-Reaktion: legal ist egal!

Daten-Management, Kompetenz in alternativen Antrieben, Digitalisierung der Prozesse, Aufbau der E-Mobilität, neue Geschäftsmodelle für Mobilität, Online-Vertrieb im Verbund mit dem Direktvertrieb der Hersteller bestimmten die stra-



tegische **Handelspolitik** im Jubiläumsjahr 2021. Wichtige Herausforderung dabei ist die Verbindung von **Offline und Online** unter „einem Dach“!

2011: Am 11. März 2011 ereignete sich im **Atomkraftwerk Fukushima** ein Unglück von besonderer Naturgewalt. Das veränderte die deutsche Energiepolitik. Sie führt dazu, dass bis Ende 2022 alle deutschen Atomkraftwerke abgeschaltet werden. In der Nationalen Plattform Elektromobilität (**NPE**) wurde 2010 die Vision artikuliert, bis 2020 1 Mio. reine Elektroautos auf deutschen Straßen zu haben. 2010 bis 2020 sollte das Jahrzehnt der E-Automobile werden. BMW hat dazu eigens in Leipzig für seine E-Modelle i3 und i8 ein Werk gebaut. Es sollte anders kommen, siehe Abb. Der reine E-Auto-Bestand wuchs bis 2020 auf 194.163 Einheiten. Es kam vielmehr – auch in den Städten – zu einer besonderen Dominanz für die Modellgattung der SUV. Sie brachte der Automobilindustrie volle Kassen. Und der Automobilhandel hatte an der Mengenentwicklung gleichermaßen Ergebnisfreude.



Quelle: Statista

Und wie gestaltet sich inzwischen – dank Umweltprämien – die Pkw-Neuzulassungen? E-Autos? PHEV (Plug-in Hybrid)? Nachstehende Übersicht geht in seinen Prognosen davon aus, dass auch 2030 jährlich rund 3 Mio. Neufahrzeuge zugelassen werden. Davon 50 % in Form alternativer Antriebe. Die politische Zielsetzung sieht für 2030 15 Mio. E-Autos vor. Es werden dann 2030 immer noch 33 Mio. Pkw mit Verbrennungsmotor unterwegs sein.

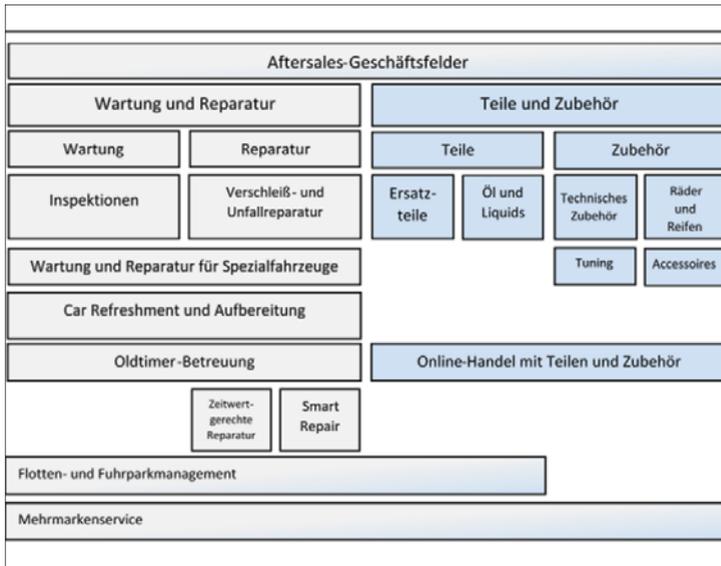
PKW-Neuzulassungen 2018 - 2030

Jahre	Pkw-Neuzulassungen gesamt	Pkw-Neuzulassungen BEV und PHEV	Anteil in %	Pkw-Neuzulassungen BEV	Anteil in %	Pkw-Neuzulassungen PHEV	Anteil in %
2018	3.436	67	2,0	37	1,1	30	0,9
2019	3.607	108	3,0	64	1,8	45	1,2
2020	2.918	394	13,5	194	6,7	200	6,9
2021	3.050	738	24,2	373	12,2	364	11,9
2022	3.250	885	27,2	467	14,4	419	12,9
2025	3.190	1.085	34,0	606	19,0	479	15,0
2030	3.000	1.500	50,0	1.200	40,0	300	10,0

* In Tausend; Quelle: KBA, AUTOHAUS-Prognosen

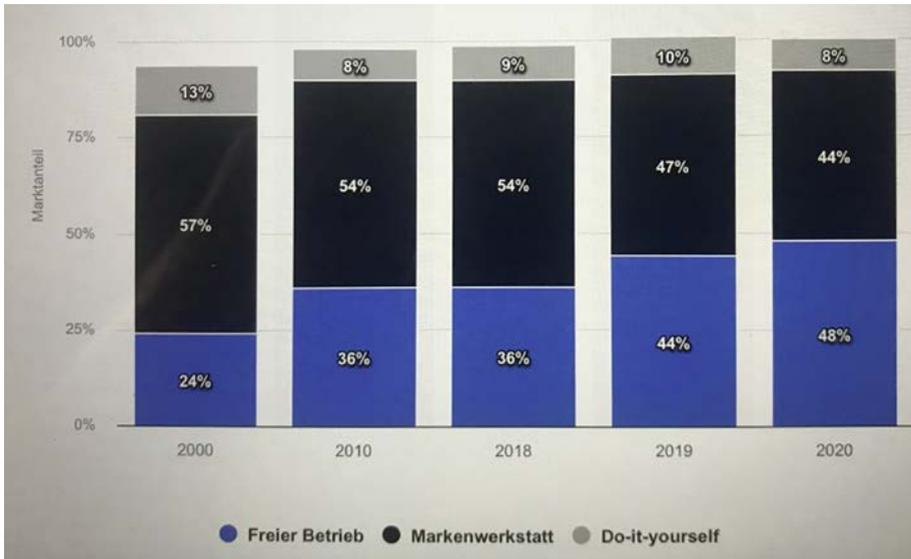
AFTER-SALES-WELTEN

Die **Kfz-Innung** ist strukturell, aus der Handwerksordnung heraus bedingt im Fundament besonders auf den Leistungsbereich „Werkstatt“ angelegt. Dadurch, dass zahlreiche Innungs-Mitglieder sowohl Werkstatt- als auch Handelsleistung erbringen, ist der Blick fachlich geweitet.



Statt Werkstatt spricht man heute von **Service**, von Dienstleistung. Internationalisierend von „**After-Sales**“. Gemeint sind sämtliche Leistungen, die nach Auslieferung eines Fahrzeuges, Neu- wie Gebrauchtwagen, bis zur Finalisierung des Fahrzeuges am Tage X erbracht werden. Und wie setzen sich diese Aftersales-Geschäftsfelder zusammen?

Dominant in der Offerte von After-Salesleistungen agieren Freie Werkstätten und die Markenwerkstätten. Es sei festgehalten, dass rund 10 Prozent der Werkstattleistungen auf dem Schwarzmarkt als weiteren Anbieter erbracht werden. Das wird heute öffentlich quasi als „Do-it-yourself-Leistung“, Nachbarschaftshilfe ausgewiesen. Wir sprechen hier von jährlich rund 8 Millionen Reparatur- und Wartungsaufträgen. Und wie hat sich die Anbieterlandschaft seit 2000 bis 2020 entwickelt?



Verteilung der Reparatur- und Wartungsarbeiten an Pkw in Deutschland nach Durchführungsort von 2000 bis 2020. Quelle: Statista

Waren im Jahre 2000 noch 47.000 Kfz-Betriebe am Markt aktiv, so steht die Branche 2020 bei 38.000 Betriebseinheiten. Sprich, der Servicekuchen am Gesamtmarkt wird unter weniger Betrieben aufgeteilt. 2020 fand nun zwischen den wettbewerblichen Hauptakteuren ein Platzwechsel statt. Die **Freien Werkstätten** liegen im Service-Marktanteil erstmals vor den **Markenwerkstätten**. Was immer auch die Gründe dafür sind.

Die Preise spielen dafür sicher eine Rolle. Für 2018 weist der ZDK folgende durchschnittlichen Stundenverrechnungssätze aus:

Bundesland/Landesverband	Mechanik 	Elektrik 	Karosserie 
Baden-Württemberg	79,57	86,38	108,04
Bayern	75,91	82,02	106,53
Hamburg	88,36	94,84	118,29
Hessen	79,93	84,56	105,06
Mecklenburg-Vorpommern	61,67	65,46	88,16
Niedersachsen-Bremen	72,82	77,14	97,57
Nordrhein-Westfalen	76,98	82,51	108,23
Saarland	80,65	87,74	111,40
Sachsen	58,02	61,07	83,74
Schleswig-Holstein	75,69	81,11	103,39

Stundenverrechnungssätze o. MwSt. in Euro nach Arbeitsbereichen und Bundesländern



Die Freie Werkstatt von Thorsten Kühn in Lich

SERVICE-MANAGEMENT

Zum 1.1.2021 sind in Deutschland 48.248.584 Millionen Pkw zu registrieren. Verbrennungsmotoren! Gefragt sind für die Zukunftsgestaltung der Servicelandschaft Experten aus Leidenschaft! Nachstehende Abbildung zeigt die maßgeblichen Service-Treiber, die es im „Service-Management“ zu gestalten gilt.



Fakt ist, der Wartungs- und Reparaturaufwand pro Fahrzeug reduziert sich. E-Autos beschleunigen diesen Trend. Nachstehende Abbildung zeigt, welche wichtigen Einzelarbeiten beim E-Auto wegfallen. Markanter Einschnitt ist der Wegfall von Motorenöl. Das „Gold der Werkstatt“ soll schwinden. Das wird ein Loch in die Service-Kasse reißen.

RETAIL E-MOBILITY
Umdenken erfordert

IIMHP & TÜVNORD
A PORSCHE COMPANY

	Verbrennungsmotor	PHEV (Plug-In-Hybrid Electric Vehicle)	BEV (Battery Electric Vehicle)
Öl- und Filterwechsel	✓	✓	—
Wechsel von Kühlliquidität	✓	✓	—
Luftfilterwechsel	✓	✓	—
Zahnriemenwechsel	✓	✓	—
Kraftstofffilterwechsel	✓	✓	—
Bremsschüssigkeitwechsel	✓	✓	✓
Kontrolle von Steuergeräten	—	✓	✓
Austausch von Trocknerpatronen	—	—	✓
Zusätzliches Kühlmittel austauschen	—	—	—
Brems- Scheiben und Klötze tauschen	—	reduziert	reduziert
Auspuffreparatur	reduziert	reduziert	—
Kupplungsreparatur	—	—	—

*Anzeige von Herstellerangaben
Quelle: IIMHP, TÜVNORD, Porsche AG, Porsche Financial Services, Porsche Connect, Porsche Digital, Porsche Service, Porsche Retail und andere. © 2021 Porsche AG. Alle Rechte vorbehalten.

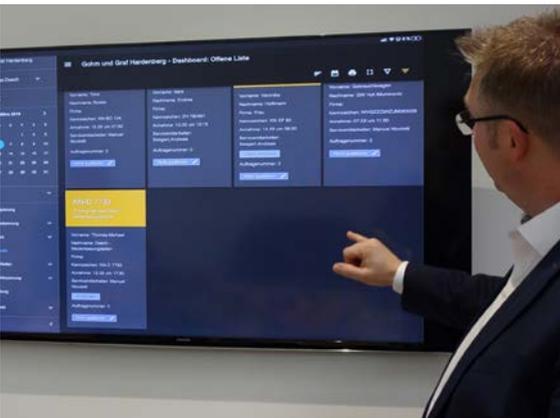
Man rechnet pro E-Auto mit einem Volumenrückgang von 30 Prozent. Unfallschäden werden dagegen beim E-Auto sicher aufwendiger ausfallen.

DIGITALISIERUNG IM SERVICE

Der Volumenrückgang im Service bedeutet für den einzelnen Kfz-Betrieb als strategische Herausforderung, es sollten in Zukunft pro Arbeitstag mit derselben Mannschaft mehr Durchgänge „produziert“ werden. Und das gelingt u.a. durch die Digitalisierung. **iPad-Annahme** im Service ist die erste Station. Siehe Abb.



Jetzt folgt die **papierlose Werkstatt**. Im Beispiel dargestellt am Thema Räder- und Reifen-Management. Zweimal pro Jahr kommen die Kunden zum saisonalen Reifenwechsel. Wohlwissend, dass die Ganzjahresreifen den Klimawandel auf ihre Art auslegen.



JETZT NEU

**ONLINE
TERMINBUCHUNG**

www.grafhardenberg.de/
termin-konstanz

Nachstehend sei die prozesswirksamste Form von Reifen-Management vorgestellt, Hebebühne, die erforderlichen Werkstattgeräte, von der Montier-, Auswucht- bis zur Reifenreinigungsmaschine alles auf engem Raum beieinander und gleich benachbart das „Reifen-Hotel“.



Und wie sieht aktuell das Distributionswerk im **Reifenhandel** in Deutschland aus? Jährlich sprechen wir von einem Pkw-Reifenvolumen von 16 Mio. Sommerreifen, 25 Mio. Winterreifen und All Season von 9,9 Mio. Ein komplexes, sehr stark wettbewerbsorientiertes Marktgebiet.



Reifenhandel in Deutschland. Quelle: BRV – Roland Berger

Und dann gilt es, die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben zu integrieren, wie den EU-Label für „saubere Reifen“. Das neue EU-Reifen-Label ging 2012 an den Start. Ein Beitrag für eine saubere Umwelt!



Die Fortsetzung von oben in der digitalisierten Werkstatt: So sieht der **papierlose Arbeitsplatz** des Mechatronikers aus:



Und so sieht im Jahr 2021 ein **Werkstattleitstand** aus:



Sie steuern vom Terminal aus bis zu 100 Werkstattdurchgängen pro Tag, sind stets mit jedem Mechatroniker, dem Teilelager bis hin zum Serviceberater „virtuell“ im Kontakt und stets auskunftsfähig. Was hier im Großen dargestellt wird, die papierlose Werkstatt, lässt sich mit bezahlbaren Mitteln inzwischen auch im kleineren Kfz-Betrieb umsetzen.

DIALOGANNAHME

Für die Dialogannahme haben sich seit der Einführung über den „Annahme-Bahnhof“ 1972 in Rheine – auch durch die Standardvorgaben der Hersteller – verschiedene Arten in der Praxis entwickelt.



Es sollte auch – bei aller Digitalisierung - in Zukunft möglich sein, einmal im Jahr im persönlichen Dialog mit dem Kunden seine „fahrende Freiheit“ in der „Service-Verkaufs-Area“ kompetent zu begutachten.

Der nächste mögliche Schritt in der Entwicklung ist die Service-Aannahme per **Video-Scan**. Siehe nachstehende Abbildung. Ein Portal öffnet Türen! Das Diagnose-Portal ist mit **24 Kameras** ausgestattet. Und diese sehen mehr als ein Mensch sehen kann. Sie sehen aber auch nicht alles. Daher die zentrale Aussage: Das Diagnose-Portal **optimiert Prozesse**. Es erkennt automatisch Schäden an der Karosserie. Und das in 30 Sekunden, wozu ein Sachverständiger 20 Minuten unterwegs ist. Es weist sofort die **Instandsetzungskosten** dafür aus. Das Portal hält eingangs exakt fest, mit welchen „Schäden“ das Auto ankommt. Irgendwelche **Kundenreklamationen** über mögliche Kratzer sind so später überzeugend zu egalisieren. Das Portal eignet sich für die GW-Bewertung, für Leasing-Rückläufer, für die Autovermietung, Carsharing, für Schadenkalkulation u. a. Über KI können gleichzeitig Bilder mit Hintergrundaussblendung zum Fahrzeug u. a. erstellt werden.

Das Portal kann exakt eine komplette **Reifenprofilanalyse** vorlegen und jede „Reifenrinne“ individuell qualifizieren. Und das in kundenwirksamer Bildvorlage! Das Portal liefert ferner **Unterbodenaufnahmen**.





So sieht das „virtuelle Diagnoseportal“ für Lkw beim TÜV Süd aus:

Für 360°-Fahrzeug-Außenaufnahmen in bester Qualität



Oder Mini-Roboter umkreisen das Fahrzeug und liefern die sichtbaren Details.

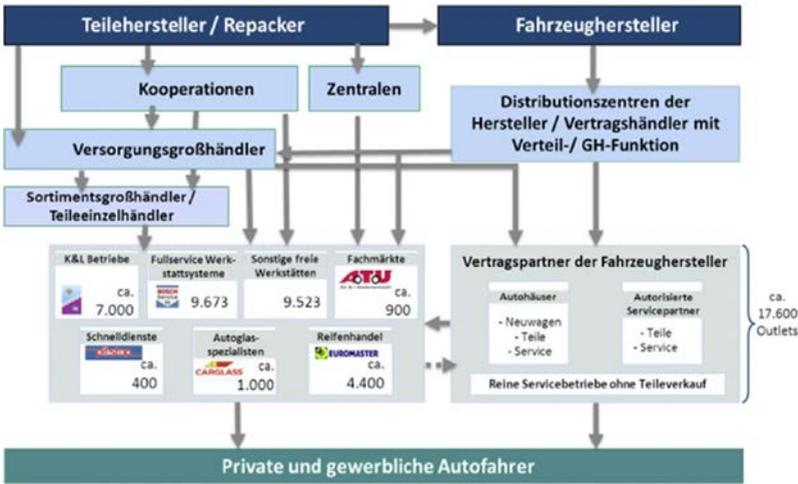
Die aufgezeigten Beispiele dokumentieren, dass für dieses technische Equipment erhebliche Investitionen erforderlich sind. Und als Aufgabe steht dahinter, die Prozesskosten intelligent zu reduzieren.

DIE BESONDERE WELT DER LOGISTIK – TEILEVERSORGUNG

Lassen sie uns einen Blick in das Teilelager, das Logistikzentrum werfen. Welches Gewerbe schafft diese logistische Meisterleistung, dass jeden Abend 90 Prozent der Fahrzeuge „fertig“ sind?!

Dass jeder Kfz-Betrieb ein bis zweimal pro Tag beliefert wird? Das ist alles andere als selbstverständlich. Schließlich müssen die Hersteller die Teile für das einzelne Auto 15 Jahre vorhalten. Und so liegen da beispielsweise im größten Teilelager Europas, im Volkswagen Original Teile Center in Kassel/Baunatal (OTC) über 400.000 verschiedene „Artikel“ und warten darauf, abgeholt zu werden.

Es seien an dieser Stelle die strategischen Unterschiede von Originalteile, Identteile und Nachbauteile ausgeklammert. Nachstehende Grafik zeigt, wie die Teile-Vertriebsstrukturen seitens der Hersteller und Zulieferer aufgebaut sind.



Quelle: abh, BBE

SERVICE-BÖRSEN

Serviceleistungen müssen verkauft werden. Das **iPhone** ist dabei ein wichtiger Unterstützer. Welche Erfindung in Kombination mit all den Möglichkeiten durch die „Apps“! So können Interessenten sich beispielsweise mobil per Online zum Servicetermin anmelden. Oder sich Preisofferten bei diversen **Service-Börsen** einholen.

Service-Portale				
Vergleichsportale		Portale ohne Vergleich	Bewertungsportale	Software-schnittstellen
<p>Direkter Angebotsvergleich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sofortige verbindliche Buchung • Volle Angebots-transparenz mit Preisvergleich <p>AUTO SCOUT24</p> <p>FAIRGARAGE</p> <p>werkstars</p> <p>Autoreparaturen.de</p> <p>AUTOSERVICE.COM</p> <p>reparaturFUXX.de</p> <p>drivelog</p>	<p>Verdeckter/zeitversetzter Angebotsvergleich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine öffentliche Angebotspräsen-tation • Kunden erhalten Angebote auf An-frage und werden individuell erstellt <p>autobutler.de</p> <p>autoreparatur.net</p> <p>MOTOSO.de</p> <p>möovU.de</p> <p>SchubertLaden</p>	<p>Empfehlung einer Werkstatt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine Angebots-vergleichbarkeit • Portal wählt Werkstatt aus und empfiehlt diese • Angebotsabwicklung und Auftrags-erteilung über Portal <p>easy AUTO</p> <p>reparaturpilot</p> <p>Kfz-Helpline</p>	<p>Kunden können eine Bewertung abgeben</p> <ul style="list-style-type: none"> • Werkstattverzeich-nisse ohne Leistungsangebot • Mit Kundenbewer-tungen • U.U. mit Ver- knüpfung zu anderen Portalen <p>autoaid</p> <p>meinerwerkstatt.de</p> <p>deine autoreparatur.de</p> <p>AutoWerkstatt.de</p>	<p>Platzierung von Angeboten auf mehreren Kanälen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ähnlich einem Redaktions-system • Zur Veröffentli- chung von Werk-stattleistungen auf Portalen (u.a. eBay Motors, Google Shopping, Repara-turFuxx etc.), Marktplätzen, Hersteller-Portale, Firmen-Websites <p>Service-Lister</p>

Überblick
Service-
Börsen.
Quelle: Wolk
Aftersales
Experts

Bosch startete seine Online-Plattform Drivelog **2012** und verabschiedete sich **2018** aus der Service-Börse. Auch AutoScout (2011- 2018) hat seine vermittelnde Service-Tätigkeit eingestellt. Offensichtlich kommen viele Preisanfragen, aber zu wenige Vermittlungen zustande. Auch eBay versuchte sich zusammen mit AutoButler in diesem Geschäft. Die gemeinsame Aktion wurde 2015 beendet. Die Erkenntnis: Nicht alle Aktivitäten auf der virtuellen Schiene tragen eine erfolgreiche Weichenstellung in sich.

FAHRZEUG-DIREKTVERKAUF

2013: Die Mercedes Benz Niederlassung Hamburg verkauft über den neuen online Store „Mercedes-Benz connect me“ erstmals Mercedes-Benz Neuwagen. Der Handel behält seine Aufgabe als Primärkundenkontakter, indem er die finale Kaufabwicklung übernimmt und die sich anschließenden Serviceleistungen erfüllt. Die Zeichen für automobilen **Direktvertrieb** durch die Hersteller sind gesetzt. Unterstrichen wird dies auch über neue Vertriebsgeleise wie www.sixtneuwagen.de . Respekt vor der unternehmerischen Leistung von Erich Sixt. Wie geht das, dass ein „Autovermieter“ Neuwagen ohne Händlervertrag und ohne vorgegebene teure Standards offeriert?

Der **ZDK** vermeldet einen deutlichen Zuwachs der Streitfälle vor den bundesweit 130 Kfz-Schiedsstellen. Es gab **2013** 11.669 Anträge von Werkstatt-Kunden und Gebrauchtwagen-Käufern. Welch eine Dienstleistung, die hier die einzelne Innung Jahr um Jahr für echte Kundenzufriedenheit leistet! Auch die Innung Oberhessen.



DIE DIESEL-KRISE

18.9.2015. Schwarzer Freitag. Die US Umweltbehörde hält dem Volkswagen-Konzern vor, Software-Manipulationen an Dieselfahrzeugen vorzunehmen. Weltweit sind 11 Millionen Fahrzeuge betroffen. In Deutschland 2,4 Millionen. Volkswagen hatte für den größten wirtschaftlichen Betrugsskandal der Nachkriegsgeschichte 30 Mrd. € für die Schadensbegrenzung zu bezahlen. Der **BGH** (Schadenersatzklage, 25.5.2020) brauchte fünf Jahre, um den Geschädigten einen Anspruch gegen VW zuzubilligen. Das Kfz-Gewerbe stützte über seine Kfz-Innungen die **Diesel-Technologie**. Es muss



Mit freundlicher Empfehlung von Ihrem Meisterbetrieb der Kfz-Innung



Gibt es weitere Maßnahmen, die Situationen in Ballungsgebieten zu verbessern?

- Ja. Die kommunale Verkehrspolitik ist im Hinblick auf Maßnahmen zur Luftreinhaltung gefordert. Eine Welle und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss bringen eine Reduktion der Stickoxidemissionen um fast ein Drittel. Darüber hinaus sollten Anreize geschaffen werden, zunächst etwa Busse des öffentlichen Personennahverkehrs, Taxis, städtische Fuhrparks sowie Zustell- und Kurierfahrzeuge auf lokal emissionsfreie Antriebe umzustellen. Derartige Maßnahmen zu fördern ist viel sinnvoller und effektiver, als mit einer undifferenzierten, teils strengen Verbotsregelung Millionen von Fahrzeugbesitzern faktisch zu enteignen. Denn die meisten Privatautos werden etwa von Pendlern morgens ein paar Kilometer in die Stadt hinein- und abends wieder hinausbewegt.

In der Silvesternacht 2016 sind etwa 15 Prozent der jährlichen Feinstaubemissionen der gesamten Straßenverkehr in die Luft gepumpt worden.

Warum sind allgemeine Fahrverbote keine Lösung?

- Viele Arbeitnehmer und Pendler sind auf ihr Auto angewiesen, ganz zu schweigen von Mitarbeitern im Rufdienst. Autofahrer brauchen Rechtsicherheit für das ungeschränkte Benutzen ihrer Fahrzeuge. Nach der Immobilie ist das Auto die teuerste, oft mühsam zusammengesparte private Anschaffung. Gefördert ist eine Politik mit Rückenfalls, die neben berechtigten Umweltbedenken auch die Mobilitätsbedürfnisse der Steuerzahler berücksichtigt.

Herausgeber:
Wirtschaftsgesellschaft des Kraftfahrzeuggewerbes mbH
Bonn

Im Auftrag:
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohr-Strasse 21
53129 Bonn

Muhlenstraße 20/21
10117 Berlin

www.kfzgewerbe.de

Fotos: ProMotor/T. Volt, Stock/gehring

© Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Der Diesel hat Zukunft

Argumente für eine moderne, effiziente Antriebsart




Wir können Auto.

Wir können Auto.

Quelle: ZDK

nachdenklich stimmen, wie die Automobilindustrie zuschaut, wie der Diesel systematisch in die Ecke gedrängt wird. Einschlägige politische Kreise fordern die Aufhebung der Diesel-Subvention im Rahmen der Energiesteuer. Städte wie Stuttgart, Hamburg und München denken über Fahrverbote für Diesel nach.

AUTOBERUFE

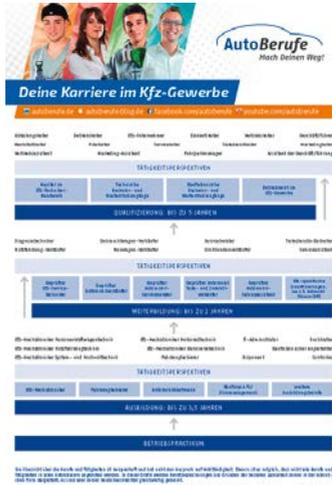
Das Kfz-Gewerbe bleibt für junge Menschen attraktiv. An Platz 1 steht der Kfz-Mechatroniker. Die Kfz-Innung sorgt für die werbliche Verbreitung der „AutoBerufe“. Auch über www.autoberufe.de. Ab 2020 werden die ersten Prüfungen für Kfz-Mechatroniker über Online durchgeführt.



DER NEUE WERKZEUGKASTEN

Wie machen Sie junge Talente auf sich aufmerksam?





Quelle:
www.autoberufe.de

E-AUTO-OFFENSIVE

2016: Der Umweltbonus wird eingeführt. Und im Februar 2020 wird dieser deutlich erhöht. Reine E-Autos bekommen einen **Umweltbonus** inkl. **Innovationsprämie**. 2022 gilt: Käuferinnen und Käufer von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen erhalten im Jahr 2022 weiterhin bis zu 9.000 Euro Förderung; davon übernimmt der Bund 6.000 Euro. Plug-in-Hybride werden mit maximal 6.750 Euro bezuschusst, der staatliche Anteil liegt hier vorerst weiter bei 4.500 Euro. Ab 2023 soll dann ein neues Förderdesign greifen. Damit wird politisch ganz gezielt der Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen gefördert.

HERSTELLERWANDLUNG

2017 schluckt die PSA-Gruppe, die 2013 selbst noch vor der Insolvenz stand Opel. Und zum 1. Januar 2021 schlossen sich PSA und FCA (FiatChrysler) zusammen. Damit kommen 14 Marken unter ein Dach. Es entsteht dadurch der weltweit viertgrößte Autokonzern. In Folge werden europaweit sämtliche Händlerverträge gekündigt. Eine Neuauflage soll 2023 kommen. Erwartet wird die Einführung eines **Agentur-Systems**.

PKW	STELLANTIS			
	PSA		FiatChrysler FCA	
Luxusmarken		Maserati		
Premiummarken				
	DS*			
	Vauxhall	Abarth	RAM	
Volumenmarken	Opel	Lancia	Jeep	
	Citroen	Alfa Romeo	Dodge	
	Peugeot	Fiat	Chrysler	
Anzahl:				14

*als Premiummarken geplant



Geprüfter Automobil-Serviceberater (m/w/d)

Autos, Technik und Menschen, das ist die Welt der geprüften Serviceberater! Sie sind die Schnittstelle zwischen Kunde und Werkstatt. Wenn der Kunde glücklich ist, sind sie es auch!

2017: Die **Gütegemeinschaften** wurden 1997 von den Branchenverbänden ZDK, VDA und VDIK mit dem Ziel gegründet, verschiedene Trainingskonzepte der einzelnen Automobilhersteller, Importeure und Zulieferer in ein einheitliches, verbindliches Weiterbildungskonzept umzuwandeln. 80.000 Mitarbeiter im Kfz-Gewerbe haben sich innerhalb von 20 Jahren nach den Kriterien der „ZDK Gütegemeinschaft Autoberufe“ zum „**Geprüften Automobil-Verkäufer**“, „**Geprüfter Automobil Service-Berater**“, „**Service Assistenten**“ und „**Automobilteile und Zubehör-Verkäufer**“ weiter gebildet.

2017: Die neue Messmethode für Neuwagen in der EU – von NEFZ zu **WLTP** – zum 1. September 2017 soll für **realistische Werte** bei Autoabgasen und Verbrauch sorgen. Die Umstellung stürzt die Industrie in eine Lieferkrise, die sich auf dem deutschen Automobil Markt deutlich bemerkbar macht.

2018: eCall ist ein elektronisches Notrufsystem, das bei einem Unfall europaweit automatisch Hilfe anfordert. Ab 31. März 2018 müssen neu genehmigte Fahrzeugmodelle bis maximal 3,5 Tonnen mit einem digitalen Ersthelfer ausgestattet sein. Ältere Fahrzeuge sind von der EU-Verordnung nicht betroffen, können aber auf freiwilliger Basis nachgerüstet werden.

2018: Die EU-**Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO)** tritt am 25. Mai 2018 in Kraft. Sie ist eine Verordnung der Europäischen Union, mit der die Regeln zur Verarbeitung personenbezogener Daten EU-weit vereinheitlicht werden. Dadurch soll der Schutz personenbezogener Daten innerhalb der EU sichergestellt werden. Ebenso der freie

Datenverkehr innerhalb des Europäischen Binnenmarktes. Damit wurden auch für die Kfz-Betriebe markante Standards im Umgang mit den **Kundendaten** gesetzt.

2019: Wer einen E-Dienstwagen bis 60.000 € zwischen dem **1. Januar 2019** und dem **31. Dezember 2021** kauft oder least, kommt in den Genuss der neuen „**0,5 Prozent-Regelung**“. Arbeitnehmer müssen hier für die Versteuerung ihres Firmenwagens, wenn er als geldwerter Vorteil angesehen wird, nur den halben Listenpreis ansetzen.

2020: Am 13. März 2020 erreicht die **Corona-Krise** den deutschen Automobilhandel. Die Innung informierte über Arbeitsrecht und Kurzarbeit auf. Ab 18. März 2020 gelten Kontaktbeschränkungen und Schließungen im Einzelhandel. Die Politik spannte einen beispiellosen Rettungsschirm auf. Die Mehrwertsteuer wird bis Jahresende 2020 von 19 auf 16 Prozent gesenkt.

2021: Mit der digitalen Info-Plattform will der Landesverband Hessen helfen, Betriebe und Mitarbeiter für die Elektromobilität zu rüsten:

Info-Plattform: Kfz-Gewerbe Hessen eröffnet virtuelles Elektro-Autohaus



Besucher des eAutohauses können sich in acht „Erlebniswelten“ über das Thema Elektromobilität informieren.

Foto: Screenshot www.virtuelles-e-autohaus.de / Landesverband Hessen des Kfz-Gewerbes

2021: Der Bundestag beschließt am 21. April 2021 eine bundeseinheitliche Notbremse gegen die dritte Corona Welle mit deutschlandweit verbindlichen Regeln. Click und Collect bleibt erlaubt.

28. Juni 2021, der Mangel an **Halbleitern** bremst neben der Autoproduktion auch den Absatz von Neuwagen auf dem deutschen Markt. Bis Jahresende 2021 entwickelt sich daraus eine ausgewachsene Krise. Neuwagenzulassungen 2021: 2,6 Mio. Einheiten. Ein Rückgang von 8,7%. Nur Stecker blieben nicht auf der Strecke.

2021: Die neuen Daimler-Verträge sehen ein **echtes Agentur-System** vor. Dessen Einführung: 2023.

2021: Die erstmals in München stattfindende IAA Mobility (7. bis 12. Sept. 2021) setzte auf Klimaneutralität und die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger.

Literatur:

Gerold Lingnau, 100 Jahre Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, ZDK, 2009

Hannes Brachat, 75 Jahre Kraftfahrzeuggewerbe, Autohaus-Verlag, 1984



Landesverband Hessen

 Jetzt anmelden


LANDESVERBAND HESSEN DES KFZ-GEWERBES – WIESBADEN

Als älteste westdeutsche Kfz-Innung sei im Jubiläumsjahr für die Historie festgehalten, wie sich die Kfz-Innung Oberhessen in das verbandspolitische Gesamtstruktur einfügt. Im Kapitel über die Kfz-Innung Oberhessen ist das grafisch dargestellt. Als wichtiger Akteur ist die Bindungsachse „Landesverband Hessen des Kfz-Gewerbes“ zu seinen Innungen zu sehen. Als größte Innung spielt die Kfz-Innung Oberhessen eine besondere Bedeutung. Kfz-Landesverbandsgeschäftsführer Joachim Kuhn stellt nachstehend die vielfältigen Aufgaben im Landesverband vor. Wirkungsstätte Wiesbaden, Landeshauptstadt. Politische Vernetzung zu den maßgeblichen Entscheidungsträgern ist für die Branchenbelange von besonderer Bedeutung.

Im Landesverband Hessen des Kfz-Gewerbes sind **22 Kfz-Innungen** mit insgesamt **2200 Mitgliedsbetrieben** organisiert. Die kleinste Innung im nordhessischen Wolfhagen zählt 24 Mitglieder, die größte Mitgliedsinnung stellt Oberhessen mit 281 Mitgliedern.

Der Landesverband vertritt die Interessen der Mitgliedsunternehmen gegenüber der Landesregierung, er knüpft und hält Kontakte zu den verschiedenen Fachabteilungen der Ministerien und zu den Landtagsfraktionen. Er positioniert darüber hinaus auch die Verbandsinteressen bei den zuständigen Kammerorganisationen des Landes (**HWK** und **IHK**) sowie beim Zentralverband des deutschen Kfz-Gewerbes (**ZDK**). Auf Landesebene betreut und unterstützt er seine Mitgliedsinnungen bei allen fachlichen Themen aus den Bereichen Handel, Handwerk, Berufsausbildung und Tarife.



Das Verbandshaus des Landesverbandes Hessen im Stadtzentrum von Wiesbaden, 2019 fertiggestellt.

Seit den 90er Jahren wurde dazu u. a. eine **Betriebsberatungsstelle Technik** mit aktuell zwei Ingenieuren eingerichtet. In dieser Zeit entstand u. a. auch das flächen-deckende Angebot eines Abfallentsorgungsrings für alle hessischen Autohäuser und Werkstätten. 2001 kam die **Beratungsstelle Betriebswirtschaft** mit einem Dipl. Betriebswirt hinzu, sodass auch Themen wie z. B. Unternehmensnachfolgen und -bewertungen begleitet, aber auch Fragen zu Fachthemen wie dem Im- und Export von Fahrzeugen innerhalb der EU oder den Anforderungen nach dem Geldwäsche-gesetz beantwortet werden können.

Im Jahr 2010 wurde ein **sicherheitstechnischer Dienst** übernommen, für den eine hauptamtliche Fachkraft für Arbeitssicherheit sowie weitere Fachkräfte und ein angeschlossener **Betriebsarzt** tätig sind. Zahlreiche Autohausgruppen aber auch kleine und mittlere Betriebe zählen inzwischen zum Kundenstamm.

Zum Beratungsangebot gehören auch allgemeine Auskünfte zu tariflichen Angelegenheiten und ein kostenloses arbeitsrechtliches Erstberatungsangebot durch eine bekannte Wiesbadener Anwaltskanzlei. Mit dem seit 2009 betriebenen „Netzwerk der Partneranwälte des Kfz-Gewerbes Hessen“ erhalten die Mitgliedsbetriebe der

Kfz-Innungen zum Thema Unfallschadenabwicklung direkte Hilfe durch 13 besonders qualifizierte Rechtsanwälte für Verkehrsrecht.

Seit Oktober 2017 wird der **Flächentarifvertrag** zwischen der Tarifgemeinschaft des hessischen Kfz-Gewerbes und der IG Metall verhandelt und die Innungsmitgliedschaft ist von der direkten Tarifbindung entkoppelt.

Am 01. November 2013 fiel anlässlich der Mitgliederversammlung in Darmstadt der Startschuss für den Erwerb einer eigenen Verbandsimmobilie in Wiesbaden. Damit wurde von den Mitgliedsinnungen vorausschauend eine werthaltige Vermögensanlage geschaffen und in zentraler Lage der Landeshauptstadt Wiesbaden, unmittelbar gegenüber des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums, ein repräsentatives Verbandsgebäude ermöglicht. Das Gebäude kann heute wegen des Anschlusses an das örtliche Fernwärmenetz, der hochmodernen Wärmedämmung und Gebäudetechnik sowie einer Photovoltaikanlage nahezu CO₂ neutral und damit auch in Zeiten steigender Energiekosten sehr wirtschaftlich betrieben werden. Von den rund 800 m² Nutzfläche sind zudem rund ein Drittel an externe Unternehmen vermietet.

Zur optimalen Betreuung der Mitgliedsinnungen investiert der Verband stetig in **Datenbankprojekte** und **IT-Dienstleistungen**, mit dem Ziel eines effektiven Informationsaustausches und einer leistungsfähigen Organisationsstruktur. Zuletzt ist neben einem Intranet ein CRM-System mitentwickelt worden, mit dem auch der große und immer bedeutendere Bereich der hoheitlichen Aufgaben nach der StVZO von den Kfz-Innungen umgesetzt werden kann. Dank dieser leistungsfähigen IT-Infrastruktur konnte trotz der Corona-Pandemie das gemeinsam mit dem Bundesinnungsverband und den angeschlossenen Innungen umgesetzte Projekt der **Systemakkreditierung** nach ISO 17020 erfolgreich auf den Weg gebracht werden.

Der Landesverband hat schon vor Beginn der Corona-Pandemie das Thema Digitalisierung aktiv begleitet und mit dem Projekt Digi-Guides Beratungs- und Informationskonzepte umgesetzt, wozu zuletzt auch das virtuelle e-Autohaus gehört. Ein eigenes Webinar-Angebot wurde bereits 14 Tage nach dem ersten Corona-Lockdown im März 2020 mit dem Thema Kurzarbeit und über 100 Teilnehmer von 0 auf 100 verwirklicht. Seit dieser Zeit haben bereits mehrere tausend Personen das für Innungsmitglieder kostenlose und regelmäßige Webinar-Angebot genutzt, um Informationen zum neuen Kaufrecht, zur Schadenabwicklung, zum Qualitätsmanagementsystem AÜK, zur Elektromobilität, zu Geldwäschevorschriften oder zu Digitalisierungsthemen zu erhalten.

Die **Berufsausbildung** und das dafür erforderliche Prüfungswesen gehören weiterhin zu den wichtigsten, gemeinschaftlich mit den angeschlossenen Innungen zu bewältigenden Themen. Bereits seit über zwei Jahrzehnten wird in einem Ausschuss, der sich aus Vertreter fast aller hessischen Innungen zusammensetzt, zweimal pro Jahr eine **landeseinheitliche** schriftliche **Gesellenprüfung** erstellt. So wird sichergestellt, dass moderne und zeitgemäße Prüfungsfragen gestellt werden und vergleichbare Ergebnisse entstehen. Mit der theoretischen Wintergesellenprüfung am 17. Dezember 2021 wurde erstmals ein vollständiger Jahrgang, sowohl in Teil 1 als auch in Teil 2 der Prüfungen, landeseinheitlich elektronisch geprüft. Damit wurde ein weiterer Meilenstein im Prüfungswesen, hinsichtlich einer modernen, qualitativ hochwertigen und rechtssicheren Prüfung erreicht.

Mit Unterstützung langjähriger Sponsoren und Partner des hessischen Kfz-Gewerbes gelang es, auch hessische **Berufsschulen** bei der Transformation zu elektrischen Antrieben zu unterstützen. Seit inzwischen sieben Jahren stellt der Verband den Schulen ein batterieelektrisches Fahrzeug (BEV) nebst Schulungskonzept und Testequipment zur Verfügung, um auch am Lernort **Berufsschule E-Mobilität** erlebbar zu machen. In 2022 wurde mit einem BMW i3 die vierte Fahrzeuggeneration dieses Projektes gestartet.

Einmal im Jahr führt der Landesverband in Zusammenarbeit mit der Landesfachschule des Kfz-Gewerbes in Frankfurt am Main den praktischen Leistungswettbewerb durch, bei dem sich 20 bis 25 der besten Kfz-Mechatroniker eines Abschlussjahrganges untereinander messen. Die Siegerin oder der Sieger darf dann Hessen beim Bundesleistungswettbewerb vertreten. In 2021 hat der hessische Kandidat seine Teilnahme am Bundesleistungswettbewerb mit dem ersten Platz gekrönt.

Heute beschäftigt der Landesverband 10 hauptamtliche Mitarbeiter und der Vorstand setzt sich aus 10 Unternehmern aus ganz Hessen zusammen. Den Vorsitz des Vorstandes bilden Präsident Jürgen Karpinski und Vizepräsident Michael Kraft, die Leitung der Geschäftsstelle wird von Geschäftsführer Joachim Kuhn wahrgenommen.

www.kfz-hessen.de

www.virtuelles-e-autohaus.de



von links nach rechts:

Joachim Kuhn, Geschäftsführer Landesverband ■ Thorsten Krämer, Fulda ■ Ralf Funke, Kirchhain ■ Vizepräsident Michael Kraft, Gießen ■ Cyril von Recum, Frankfurt ■ Präsident Jürgen Karpinski, Frankfurt ■ Georg Wolf, Lohfelden ■ Gerald Weil, Friedrichsdorf ■ Andreas Rietschle, Felsberg ■ Burkhard Wagner, Frankfurt ■ Roger Seidl, Geschäftsführer Wirtschaftsgesellschaft

DEN BLICK NACH VORNE GERICHTET



Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen

UNSERE INNUNG DES KRAFTFAHRZEUGGEWERBES OBERHESSEN IN DER GEGENWART

Wir können Auto! Für dieses Versprechen steht unsere Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen seit mehr als 100 Jahren. Mit Stolz und Dankbarkeit schauen wir als älteste westdeutsche Kfz-Innung anlässlich unseres außergewöhnlichen Jubiläums auf eine beeindruckende und bewegende Geschichte zurück. Wir sind eine starke Branchenorganisation und setzen uns in den drei Landkreisen **Gießen, Vogelsberg und Wetterau** für die Interessen und Belange unserer mehr als **300 oberhessischen Meisterfachbetriebe** ein und schaffen die erforderlichen Rahmenbedingungen für den wirtschaftlichen Erfolg unserer Mitglieder, unabhängig ob Markenbetrieb oder Freie Werkstatt, Einzelunternehmer oder großer Autohausfilialist. Als kompetente Ansprechpartner im Bereich Aus- und Weiterbildung, Nachwuchsförderung, Technik, Sicherheit und Umwelt bieten wir den Kfz-Betrieben vielfältige Serviceleistungen und entlasten sie damit in ihrem Tagesgeschäft.

Unsere Geschichte ist Teil unserer Identität. Sie ist Ansporn und Motivation zugleich. Dennoch gilt es den Blick nach vorne zu richten und unsere Kfz-Innung fit für die Zukunft zu machen. In vielen Bereichen haben wir bereits in den letzten 10 Jahren unsere Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen moderner und digitaler aufgestellt. Am Anfang stand eine Neuverteilung der Aufgaben unseres Vorstandes. Unsere Idee war es, Aufgaben im Ehrenamt auf mehrere Schultern zu verteilen. Durch die Übernahme von konkreten Resorts haben die Vorstandsmitglieder deutlich mehr Verantwortung übernommen und werden dabei intensiv durch die Mitarbeiterinnen unsere Geschäftsstelle unterstützt. Nur im Team lässt sich heute ehrenamtliches Engagement mit beruflicher Selbstständigkeit vereinbaren.

DIE VORSTANDSCHAFT DER KFZ-INNUNG OBERHESSEN 2022

Aktuell setzt sich unser Vorstand durch folgende Personen und Resorts zusammen:

Carsten Müller (Obermeister)

Andreas Braun (stv. Obermeister & Resort Ausbildung)

Michael Kraft (Resort Handel)

Thomas Weber (Resort Öffentlichkeitsarbeit)

Sebastian Volp (Resort Technik)

Lars Amend (Resort Event)

Thorsten Kühn (Resort Marketing & Betriebswirtschaft)

Jörg Henrich (Resort Freisprechung)



*Von links nach rechts:
OM Carsten Müller, Thomas Weber,
stv. OM Andreas Braun, Michael
Kraft, Jörg Henrich, GF Björn Hen-
drischke, Thorsten Kühn und Sebas-
tian Volp. Es fehlt Lars Amend.*

Es seien für die Innungshistorie die Obermeister als Hauptverantwortliche festgehalten:



Ernst Assmann aus Gießen, stand der Innung von ihrer Gründung 1921 bis zum Jahre 1945 vor.



Adam Kircher aus Gießen führte unsere Innung bis 1960.



Von 1960 bis 1971 stand Ludwig Fetzer aus Gießen unserer Berufsvereinigung vor.



Von 1971 bis 1978 war Willi Klöß aus Alsfeld der Obermeister.



Von 1978 bis 1993 prägte Walter Hartwich aus Lauterbach das Erscheinungsbild unserer Innung.



Seit 1993 erweist sich Gottfried Hartmann aus Alsfeld als engagierter Nachfolger im Amt des Obermeisters.



Seit 2011 ist Hans-Joachim Beranek aus Bad Nauheim Obermeister der Kfz-Innung Oberhessen.



Seit 2018 leitet Carsten Müller aus Lich die Geschicke der Innung.

Innungsversammlungen sind ein wesentlicher Pfeiler unseres Innungslebens. Sie bieten eine Plattform für den gemeinsamen Austausch, bringen die Kfz-Betriebe technisch, betriebswirtschaftlich und rechtlich auf den neusten Stand und müssen dabei auch den formalen Anforderungen der Innungssatzung gerecht werden. Das Interesse der Innungsmitglieder an den Mitgliederversammlungen steht und fällt mit deren Attraktivität. Seit mehr als zehn Jahren finden deshalb die Mitgliederversammlungen der Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen an besonderen Orten mit Eventcharakter statt. Egal ob im Mathematikum in Gießen, im Keltenmuseum in Glauberg, im hessische Holz- und Technikmuseum in Wißmar oder im Rahmen einer historische Stadtführung in Lauterbach – wir bieten unseren Mitgliedern ein interessantes und abwechslungsreiches Rahmenprogramm.



Führung im Keltenmuseum im Rahmen einer Frühjahrs-Innungsversammlung



Vorstandstisch bei einer Herbst-Innungsversammlung

Das Kfz-Gewerbe ist ein zukunftsorientiertes Handwerk, in dem die **Digitalisierung** eine wesentliche Rolle spielt. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, hat die Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen gemeinsam mit dem **Kfz-Landesverband Hessen** im Bereich der Ausbildung nicht nur mit dem digitalen Berichtsheft, sondern auch mit der digitalen Durchführung der theoretischen Gesellenprüfung Teil 1 und Teil 2 hohe Maßstäbe gesetzt. Der Nachwuchs wird dadurch frühzeitig an die bestehenden bzw. zukünftigen Anforderungen der digitalen Arbeitswelt herangeführt. Gleichzeitig wird dadurch die Attraktivität der dualen Ausbildung im Kfz-Gewerbe wesentlich gesteigert, was sich positiv in den Ausbildungszahlen niederschlägt.



Digitale theoretische Gesellenprüfung Teil 2 im Winter 2021/2022

Auch wenn zuletzt coronabedingt unsere jährliche Freisprechungsfeier nicht stattfinden konnte, ist sie unter regulären Bedingungen ein absolutes Highlight im Terminkalender unserer Innung. Auch hier steht, wie bei der Mitgliederversammlung, der Eventcharakter klar im Vordergrund. Besonders großer Beliebtheit erfreut sich bei den Junggesellen eine Zündkerzen-Wechsel-Challenge, bei der die einzelnen Berufsschulen unseres Innungsbezirks mit Teams gegeneinander antreten. Show-Acts wie, Breakdance-Auftritte, Pole-Dance-Akrobatik und musikalische Darbietungen gehören ebenfalls zum Repertoire des Events, an dem in der Regel deutlich mehr als 350 Gäste teilnehmen.



Zündkerzen-Wechsel-Challenge



Pole-Dance TSG Blau Gold Gießen



Breakdance TSG Blau Gold Gießen

Im Bereich der **Berufsorientierung** gewinnt die Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen für Ihre Ausbildungsbetriebe den Nachwuchs von morgen. Unsere Aktivitäten reichen von Besuchen allgemeinbildender Schulen, über unseren Aktionstag „Nimm deine Zukunft in die Hände“, bei dem Schüler der 8. und 9. Klasse praktische Einblicke in unser Kfz-Gewerbe erhalten, bis hin zur Teilnahme an Hessens größter **Ausbildungsmesse** der „**Chance**“. Seit neustem engagiert sich unsere Innung im **Verein Handwerk Mittelhessen**, der mit dem Ziel gegründet wurde, die Berufsorientierung im gesamten mittelhessischen Handwerk zu professionalisieren und stärker in den Fokus zu nehmen. Das geschieht mit großem Erfolg durch „Azubi-Guides“, die sich bereits in der Ausbildung befinden und als Botschafter ihres Gewerkes authentisch und auf Augenhöhe Schüler der allgemeinbildenden Schulen für eine duale Ausbildung im Kfz-Gewerbe begeistern.



*Messe „Chance“
in Gießen*



Einen wichtigen Schritt zum Erhalt der Abgasuntersuchung durch Kfz-Betriebe hat unsere Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen gemeinsam mit dem Landesverbands Hessen und dem ZDK im Bereich der hoheitlichen Tätigkeiten (**AU, AUK, GSP, SP und GAP**) gemacht.

Das Erfordernis einer Akkreditierung eines jeden einzelnen AU-Betriebes im Rahmen des ISO 17020 konnte durch die Akkreditierung des Bundesinnungsverbandes ab-

gewendet werden. Nunmehr kann sich jeder Kfz-Betrieb, der hoheitliche Tätigkeiten ausführend möchte, dem Qualität- und Managementsystem des Bundesinnungsverbandes anschließen. Als Körperschaft des öffentlichen Rechts überwacht und unterstützt unsere Kfz-Innung die Betriebe bei der Einhaltung und Erfüllung der umfangreichen Akkreditierungsvorgaben.

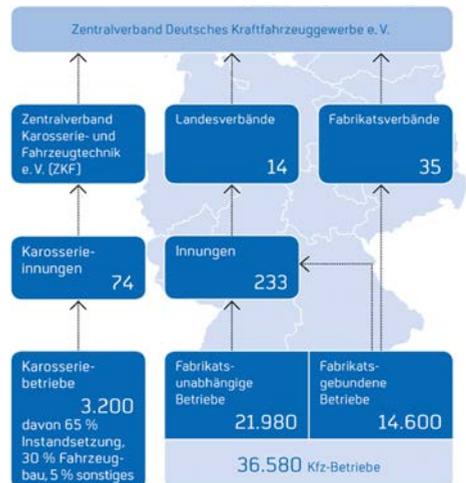
KFZ-SCHIEDSSTELLE

Der **Schutz des Verbrauchers** ist bei uns gelebte Praxis. Deswegen vermittelt unsere neutrale Schiedsstelle bei Meinungsverschiedenheiten zwischen Autokunden und Kfz-Meisterbetrieben schnell, unbürokratisch und kostenlos. Unsere Schiedskommission trifft sich in der Regel vier bis fünf Mal im Jahr, um die oftmals komplexen technischen Fragestellungen und Streitigkeiten zwischen den Schiedsparteien, wenn möglich einvernehmlich zu klären.

Dabei ist uns kein Aufwand zu groß. Im Bedarfsfall schaut sich unser **Sachverständiger Thomas Grimmell** das Fahrzeug auch vor Ort in der Werkstatt an. Durch die Beteiligung der Vertreter des ADAC und AvD sichern wir die notwendige Neutralität der Kommission. Unsere Beurteilungen und Begutachtungen finden sowohl bei der Verbraucherseite als auch bei unseren Mitgliedsbetrieben hohe Akzeptanz.

DIE KREISHANDWERKERSCHAFT

Um unsere Kfz-Innung im Jubiläumsjahr „einzunorden“, sei die Verbandsstruktur des Kfz-Gewerbes mit ihren Organisationen vorab schematisch dargestellt. Der enge Verbund zwischen der Kreishandwerkerschaft und der Innung auf Augenhöhe ist bekannt.



Um unsere Kfz-Innung im Jubiläumsjahr „einzunorden“, sei die Verbandsstruktur des Kfz-Gewerbes mit ihren Organisationen vorab schematisch dargestellt. Der enge Verbund zwischen der Kreishandwerkerschaft und der Innung auf Augenhöhe ist bekannt. Die Innungsgeschäfte führt seit Jahrzehnten erfolgreich die **Kreishandwerkerschaft Gießen**, die mit Ihrer Geschäftsstelle im Haus des Handwerks umfangreiche Beratungs- und Serviceangebote bietet, die unsere Innungsmitglieder exklusiv in Anspruch nehmen können. Die Experten unserer Geschäftsstelle geben Antworten auf rechtliche, betriebswirtschaftliche und steuerrechtliche Fragen, vertreten unsere Mitglieder vor Gericht und realisieren offene Forderungen gegenüber säumigen Kunden. Unsere Mitglieder profitieren zudem vom umfangreichen **Seminarangebot** der KH Gießen und nutzen gerne die zuverlässigen Auskünfte und Informationen unseres Mitgliederservice. Seit neusten bietet die KH Gießen unseren Kfz-Betrieben eine Betreuung im Bereich **Arbeitssicherheit** an, die bereits von vielen Mitgliedsunternehmen beansprucht wird.



*Kreishandwerkerschaft
Gießen, Goethestr. 10*

Es stehen die nächsten 100 Jahre an. Wir schauen mit Zuversicht und Optimismus in die Zukunft!

B. Hendrischke

Ass. iur. Björn Hendrischke



Autor: Prof. Hannes Brachat, Herausgeber von AUTOHAUS

Innung des Kraftfahrzeuggewerbes Oberhessen

Goethestraße 10 | 35390 Gießen | Tel.: 0641 9 74 90-0

www.kfz-innung-oberhessen.de