

2.1 Neue Leitlinie zum Unfall mit einem Elektro-Auto

Eine neue, verbändeübergreifend abgestimmte Handlungsempfehlung schafft erstmals eine klare und einheitliche Orientierung für den sicheren Umgang mit verunfallten Elektrofahrzeugen. Ziel ist es, praxismgerechte und rechtssichere Abläufe für alle Beteiligten entlang der Prozesskette zu definieren – vom Unfallort bis zur Fachwerkstatt.

Der Umgang mit Elektro- und Hybridfahrzeugen unterscheidet sich nach Unfällen in einigen Punkten von konventionellen Fahrzeugen, insbesondere im Umgang mit Hochvolt-Batterien. Die Leitlinie beschreibt praxisnah, **wie verunfallte Elektrofahrzeuge sicher geborgen, abgeschleppt, transportiert und gegebenenfalls zwischengelagert werden sollen**. Im Mittelpunkt stehen klare Zuständigkeiten zwischen Feuerwehr, Abschleppdiensten und Fachwerkstätten, verbindliche Abläufe für die Fahrzeugübergabe sowie Anforderungen an Arbeitssicherheit, Qualifikation des Per-

sonals und eine nachvollziehbare Dokumentation.

Kern der Leitlinie ist eine klare Risikoeinschätzung. Sie zeigt auf, ob ein verunfalltes Fahrzeug direkt in eine Fachwerkstatt gebracht werden sollte oder zunächst auf einer geeigneten Fläche abzustellen ist. Gleichzeitig wird festgelegt, dass Arbeiten an Hochvolt-Systemen nicht am Unfallort, sondern ausschließlich in qualifizierten Fachwerkstätten erfolgen müssen. Das sorgt für mehr Sicherheit und Rechtssicherheit im Umgang mit E-Fahrzeugen. Berücksichtigt werden dabei sowohl Arbeitsschutz, Gefahrgutrecht als auch der Stand der Technik.

Für Kfz-Betriebe sind insbesondere folgende Aspekte relevant:

- **Klare Zuständigkeiten:** Abgrenzung der Aufgaben zwischen Feuerwehr, Abschleppdiensten und Werkstätten inklusive strukturierter Fahrzeugübergabe

- **Umgang mit beschädigten Hochvolt-Batterien:** Vorgaben zu Transport, Zwischenlagerung und Quarantäne potenziell gefährdeter Fahrzeuge
- **Arbeitssicherheit im Betrieb:** Schutz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Umgang mit verunfallten E-Fahrzeugen
- **Qualifikation des Personals:** Bedeutung geeigneter Schulungen und Fachkenntnisse im Hochvolt-Bereich
- **Nutzung von Rettungsdatenblättern:** Zentrales Hilfsmittel zur schnellen und sicheren Einschätzung der Fahrzeuglage

Die Leitlinie bietet damit eine wichtige Orientierung für den sicheren und verantwortungsvollen Umgang mit Elektrofahrzeugen und unterstützt Betriebe dabei, neue Anforderungen im Alltag klar und verlässlich umzusetzen.

Sie finden die **Übersicht** in der digitalen Community der Kfz-Innung Schwaben.

Kfz-Innung Schwaben KdÖR

Robert-Bosch-Straße 1 • 86167 Augsburg
Telefon: 08 21 / 74 94 6-0 • Fax: 08 21 / 74 94 6-66
Email: info@kfz-innung-schwaben.de

Web: www.kfz-innung-schwaben.de • **zum Impressum**



Kfz-Innung Schwaben

2.2 Geplante E-Auto-Prämie darf nicht zur Absatzbremse werden

Das neue Förderprogramm für Elektroautos ist beschlossen und setzt grundsätzlich ein positives Signal für Verbraucher und Markt. Mit einer sozial gestaffelten Prämie und einem klar definierten Förderrahmen sollen Fahrzeugkäufe unterstützt und der Umstieg auf neue Antriebstechnologien erleichtert werden. Für den Erfolg der Prämie ist jedoch entscheidend, wie klar, verlässlich und vor allem zeitnah der Zugang zur Förderung ausgestaltet ist. Der späte Start des Antragsportals ist aus Sicht des bayerischen Kraftfahrzeuggewerbes mit Risiken für den Fahrzeugmarkt verbunden.

Nach den derzeit bekannten Planungen soll das Online-Portal zur Beantragung der Förderung erst ab dem 1. Mai 2026 zur Verfügung stehen. Auch bei einer rückwirkenden Fördermöglichkeit ab dem 1. Januar 2026 führt

diese zeitliche Lücke zwangsläufig zu Kaufzurückhaltung. Viele Kundinnen und Kunden werden ihre Entscheidungen bewusst verschieben, bis Antragstellung und Auszahlung möglich sind. Für die Betriebe sind damit absehbare Verschiebungen im Markt verbunden, die eine Phase erhöhter Unsicherheit nach sich ziehen.

„Unsere Betriebe brauchen klare und verlässliche Rahmenbedingungen, keine langen Übergangsphasen mit offenen Fragen“, betont Günter Friedl, Präsident und Landesinnungsmeister des Kraftfahrzeuggewerbes Bayern. „Ein Förderprogramm, das erst Monate später beantragt werden kann, bremst Kaufentscheidungen und verunsichert Kunden wie Händler gleichermaßen.“

Gerade in Bayern mit rund 7.000 mittelständischen Betrieben und etwa 140.000 Beschäftigten im

Kfz-Gewerbe ist Planungssicherheit unerlässlich. Die Betriebe im bayerischen Kfz-Gewerbe investieren kontinuierlich in neue Antriebstechnologien, Ladeinfrastruktur und die Qualifizierung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diese Vorleistungen erfordern politische Rahmenbedingungen, die Orientierung und Verlässlichkeit bieten – nicht neue Fragezeichen im Markt.

„Aus unserer Sicht ist es dringend notwendig, den Start des Förderportals vorzuziehen oder zumindest praktikable Übergangslösungen zu schaffen“, so Günter Friedl weiter. „Bereits getroffene Kaufentscheidungen dürfen nicht über Monate aufgeschoben werden. Notwendig sind daher unbürokratische Zwischenregelungen, die bereits vor dem offiziellen Portalstart für Klarheit und Vertrauen sorgen.“

Im Rahmen eines Beitrags des Bayerischen Rundfunks wurde auch Präsident Günter Friedl zum Thema E-Auto-Förderung befragt:

[Radio-Interview des BR1 mit Präsident Günter Friedl >>](#)

2.3 Kautio und Rücksendekosten bei Neuteilen: Was ist abrechnungsfähig?

Hersteller erheben bei bestimmten Neuteilen Kautionen, um die Rückführung und Wiederaufbereitung der Altteile zu gewährleisten. Im Alltag bedeutet das ganz konkret: Das ausgebaute Teil darf nicht einfach entsorgt werden, sondern muss gereinigt, verpackt und zurückgeschickt werden. Dieser zusätzliche Aufwand bindet Personal und verursacht Kosten, die in der Regulierungspraxis regelmäßig hinterfragt werden.

Im Haftpflichtschadenfall stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang diese Zusatzkosten ersatzfähig sind. Während die Kautio selbst keine endgültige Kostenbelastung darstellt, sind die im Zusammenhang mit der Rücksendung entstehenden Zusatzaufwendungen gesondert zu betrachten. Hierzu zählen insbe-

sondere Reinigung, Verpackung sowie die tatsächlich anfallenden, dem jeweiligen Bauteil zuordenbaren Versandkosten. In der Regulierungspraxis vertreten Versicherer häufig die Auffassung, diese Aufwendungen seien bereits durch die allgemeinen Betriebskosten abgedeckt. Da der zusätzliche Aufwand jedoch ausschließlich bei einzelnen, konkret betroffenen Bauteilen anfällt, kann er nicht als allgemeine Betriebskostenposition eingeordnet werden.

Rechtliche Orientierung bietet das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 13. Dezember 2022, Az. VI ZR 324/21. Der BGH hat darin klargestellt, dass auch solche Kosten gesondert ausgewiesen und weiterberechnet werden dürfen, sofern sie betriebswirtschaftlich nachvollziehbar sind. Der trans-

parente Ausweis entsprechender Positionen wurde ausdrücklich positiv bewertet.

Für die Praxis empfehlen wir daher, den konkreten Aufwand nachvollziehbar zu dokumentieren und als gesonderte Rechnungsposition aufzuführen. Hierfür können betriebsindividuelle Arbeitspositionen oder vorhandene, frei wählbare Positionen aus Kalkulationssystemen genutzt werden, beispielsweise „Reinigung reparaturbedingter Verschmutzung“ oder „Reinigung Scheibenrad, Altteil verpacken sowie für den Rückversand vorbereiten und bereitstellen“. Wichtig ist eine transparente und nachvollziehbare Darstellung gegenüber dem Versicherer. Auch mögliche Rücksendefristen für Altteile sollten im Blick behalten werden.

2.4 22. Automobilkongress am 2./3. März in Nürnberg: Freikarten-Kontingent

Beim diesjährigen Automobilkongress bringen wir Branchen-Insider zusammen, um über Lösungen für die Markt-Herausforderungen von Heute und Morgen zu diskutieren. **Sie erwarten Impuls-Sessions u.a. zu folgenden Themen:**

- Wie bleibt das Auto bezahlbar – und dennoch für den Handel profitabel?
- Welchen Einfluss hat Künstliche Intelligenz auf den Verkauf und das Werkstattgeschäft?
- Wie fängt man sinkende Erträge aus dem After Sales auf?
- Wie sieht die digitale Zukunft im Automobilhandel aus?

Auf der Bühne treten u.a. auf

- Imelda Labbé, Präsidentin des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK)

- Peter Schäfer, Geschäftsführer KreuterMedeleSchäfer
- Jens Sörensen, Mitglied der Geschäftsleitung, Toyota Schweiz
- Prof. Dr. Mario Fischer, Autor, Herausgeber, Investor und Leiter des Studiengangs E-Commerce an der THWS
- Wolfgang Wurm, Geschäftsführer Porsche Austria
- Marten Kalmbach, Serviceleiter der Kunzmann-Gruppe

Eckdaten

- Termin: 2./3. März 2026
Tag 1 ab 13 Uhr
inkl. Abendveranstaltung
Tag 2 bis 12 Uhr
- Location: KORNS, Kornmarkt 5-7, 90402 Nürnberg
- Nutzen Sie diese Gelegenheit, Ihr Netzwerk auszubauen, mit führenden Köpfen der Branche zu diskutieren und wertvolle Einblicke zu gewinnen.

Für Mitglieder der Bayerischen KFZ-Innungen gibt es in diesem Jahr 7 Freikarten.

Bitte unter „Anmerkungen“ den Code „Kfz-Innung26“ angeben. Die ersten 7 Anmeldungen nehmen kostenfrei (pro Unternehmen nur eine Freikarte) am gesamten Kongress, d.h. an beiden Tagen teil (Achtung, bei der Anmeldung ist der reguläre Preis hinterlegt, sollte das Kontingent ausgeschöpft sein, wird sich der Veranstalter direkt mit Ihnen in Verbindung setzen).

Jetzt anmelden:

www.zukunftsforum-automotive.de

Ansprechpartner: Irmgard Rückel
rueckel@puls-marktforschung.de
0911/9535-400