



KFZ-GEWERBE INTERN

Landesverband des Kraftfahrzeug-
gewerbes Sachsen e.V.

www.kfz-sachsen.de





Inhaltsverzeichnis

Kfz-Gewerbe aktuell

ZDK-Halbjahresumfrage – E-Auto-Nachfrage rückläufig trotz steigender Neuzulassungen	3
Kurz und knapp	5
Entwurf zur Energie- und Stromsteuer benachteiligt das Kfz-Gewerbe	4

Betriebswirtschaft und Steuern

Immer eine Nasenspitze voraus. – Bank11 im Portrait.....	7
Quartalsbericht Elektromobilität Q2/2025	8

Technik, Sicherheit und Umweltschutz

Zulassungsbeschränkung für Neufahrzeuge der Fahrzeugklassen M1, M2, N1 und N2 (leichte Personenkraftwagen/Nutzfahrzeuge) ab dem 01.01.2026	10
Neue HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie	10
Auswirkungen auf Klima-Sachkundenachweise	11

Recht

Gewährleistungshaftung nach Betriebsaufgabe und Betriebsverkauf	12
Weitere Betrugsmasche im Namen der BGN und DGUV	13
ZDK-Broschüre „Neu oder gebraucht“	13
BGH entscheidet über die Bedeutung der Angabe von Zustandsnoten beim Oldtimer-Verkauf	14

Berufsaus- und Weiterbildung

Fragen und Antworten rund um die Berufsausbildung	14
---	----

Aus den Innungen

Sachsen	15
---------------	----

ZDK-Halbjahresumfrage

E-Auto-Nachfrage rückläufig trotz steigender Neuzulassungen

Die ZDK-Halbjahresumfrage unter rund 500 Autohäusern und Kfz-Betrieben zeigt: Die Nachfrage nach E-Fahrzeugen (BEV und PHEV) ist seit Jahresbeginn im Privat- und Flottenmarkt rückläufig – trotz wachsender Modellvielfalt und gesunkener Einstiegspreise.

Das Marktwachstum in der KBA-Zulassungsstatistik wird derzeit vor allem durch Eigenzulassungen der Hersteller und Händler getragen. Als zentrales Hemmnis gilt der hohe Preis für Ladestrom. Der ZDK erneuert daher seine Forderung nach einer Senkung von Stromsteuer und Netzentgelten.

Die Zahl der BEV-Neuzulassungen steigt laut den amtlichen Zulassungsstatistiken seit Jahresbeginn kontinuierlich – doch die Stimmung im Kfz-Gewerbe trübt sich weiter ein: Laut der aktuellen ZDK-Halbjahresumfrage bewerten Autohäuser und Kfz-Betriebe ihre Geschäftslage, Umsatzaussichten und die Auftragslage für E-Fahrzeuge mit wachsender Zurück-

haltung: Denn seit zwei Jahren schrumpft die Nachfrage bei Privaten und die gewerblichen Zulassungen stagnieren. Einzig die Eigenzulassungen der Hersteller und Händler stimulieren die Zulassungsstatistik, ohne echte Wertschöpfung im Automobilmarkt.

„Die Geschäftssituation vieler Autohäuser und Kfz-Betriebe ist deutlich angespannter, als es die offizielle Zulassungsstatistik vermuten lässt. Die wachsende Zahl an BEV-Neuzulassungen täuscht über die Realität im Handel hinweg“, erklärt ZDK-Präsident Thomas Peckruhn. „Was statistisch als Erfolg erscheint, ist in der Realität häufig das Ergebnis von Eigenzulassungen durch Hersteller und Händler, Flottengeschäften oder taktischen Maßnahmen – nicht aber von echten Kundennachfragen im Handel.“

ZDK-Umfrage versus KBA-Zahlen

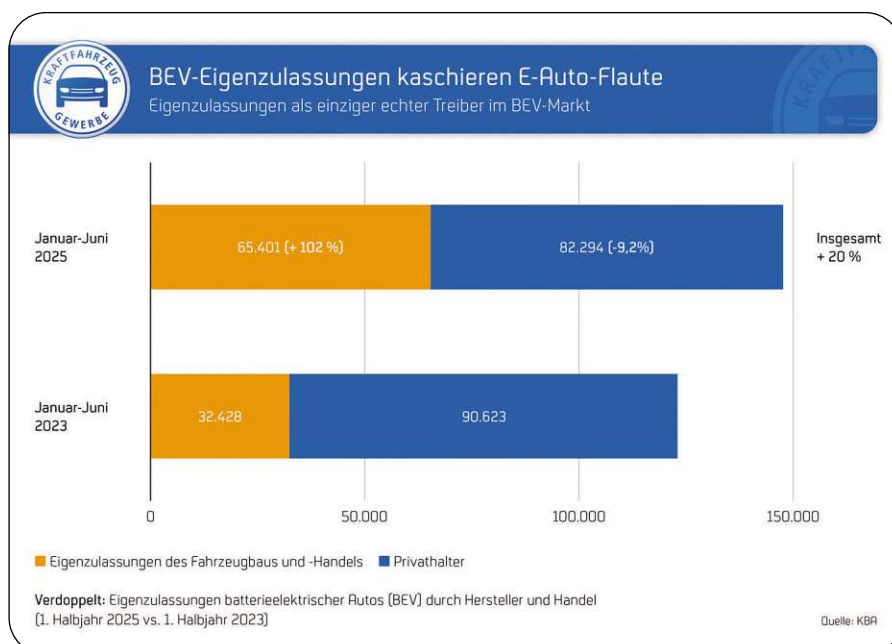
Laut ZDK-Konjunkturumfrage haben die Bestellungen von BEV und Plug-in-Hybriden seit Jahresbeginn sowohl im Privat- als auch im Flottenbereich trotz steigen-

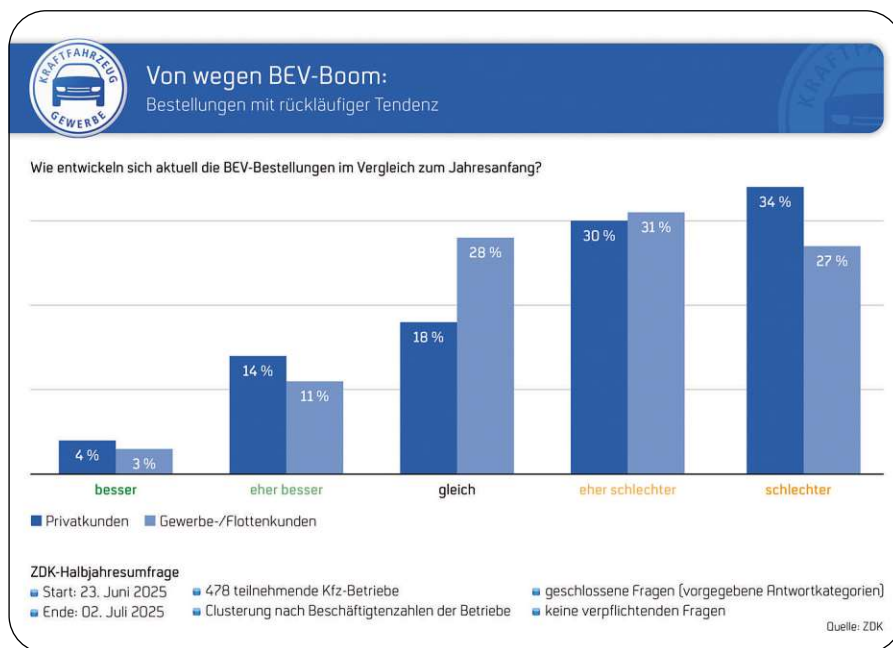
der Erstzulassungen an Dynamik verloren. Die Zulassungsstruktur des KBA zeigt, dass die BEV-Wachstumsraten überzeichnet sind: Im ersten Halbjahr 2025 haben sich die Eigenzulassungen batterieelektrischer Autos durch Hersteller und Handel im Vergleich zum selben Zeitraum im Jahr 2023 mehr als verdoppelt – auf 65.401 Fahrzeuge. Allein die Eigenzulassungen der Hersteller haben sich in zwei Jahren vervierfacht. Gleichzeitig ging die Zahl privater BEV-Neuzulassungen um 9 % auf 82.294 Fahrzeuge zurück. Auch bei Hinzunahme der jüngst vom KBA veröffentlichten Julizahlen ändert sich dieses Bild kaum. Ein Vergleich der kumulierten Zulassungen von Januar bis Juli der Jahre 2023 und 2025 zeigt, dass die gewerblichen Zulassungen von rein batterieelektrischen Fahrzeugen um 0,8 % geschrumpft sind, wenn die Eigenzulassungen der Hersteller und Händler herausgerechnet werden. Die privaten Neuzulassungen im gleichen Zeitraum liegen um 4,8 % hinter 2023 zurück.

„Das ist ein klares Warnsignal. Die Politik nimmt diese Absatzkrise nicht wahr, weil sie nur auf die Entwicklung der amtlichen Zulassungszahlen schaut“, betont Peckruhn. „Wenn wir die Elektromobilität dauerhaft im Markt verankern wollen, brauchen wir jetzt gezielte Anreize – insbesondere für Privatkunden. Superabschreibungen und höhere Listenpreissätze für die ermäßigte Dienstwagensteuer für Elektrofahrzeuge wirken nur bei den gewerblichen Zulassungen. Ohne neue Impulse wird keine Trendwende erreicht.“

Klare Erwartungen an die Politik

Vier von fünf befragten Betrieben bewerten die bisherigen Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität als unzureichend. Je





größer der Betrieb, desto ausgeprägter die Kritik – besonders Unternehmen mit vielen Beschäftigten fordern ein entschlosseneres politisches Handeln. Ganz oben auf der Wunschliste der Kfz-Branche: sinkende Strompreise, ein schnellerer Ausbau der Ladeinfrastruktur und mehr Transparenz bei den Ladetarifen – mit deutlichem Abstand die Top-Forderungen an die Politik.

„Die Umfrageergebnisse sprechen eine klare Sprache: Wir brauchen dringend eine breitangelegte Förderung insbesondere privater Elektroautos, die den Namen auch verdient. Das wäre mindestens die versprochene Senkung der Stromsteuer und der Netzentgelte für alle Konsumenten. Die aktuellen Maßnahmen der Koalition sind unzureichend und einseitig nur auf hochpreisige E-Dienstwagen ausgerichtet“, so Peckruhn. „Unsere Betriebe investieren seit über zehn Jahren in Ausbildung und Ausrüstung für E-Mobilität. Wir geraten ökologisch, technologisch und wirtschaftlich ins Hintertreffen, wenn diese Technologie jetzt nicht hochläuft.“

Klar ist: Seit dem Wegfall der staatlichen Förderung für Elektrofahrzeuge Ende 2023 ist der Marktanteil batterieelektrischer Fahrzeuge nur leicht gestiegen. Für den Wandel zur klimaneutralen Mobilität reicht das nicht aus.

Peckruhn warnt: „Um die CO₂-Flottenziele bis 2035 zu erreichen, bräuchten wir bereits jetzt rund 100.000 zusätzliche BEV-Neuzulassungen, um einen Marktanteil von etwa 25 % bei den Neuzulassungen zu erreichen. Davon sind wir weit entfernt. Seit dem Förderaus der Ampelkoalition kommt die

Marktdurchdringung mit E-Fahrzeugen nur noch schleppend voran.“

Umsatzentwicklung im 2. Halbjahr: größere Betriebe pessimistisch.

Bei den Umsatzerwartungen für das zweite Halbjahr zeigt die Umfrage ein klares Muster: 54 % der größeren Betriebe blicken pessimistischer („schlechter“ und „eher schlechter“) auf die Entwicklung bis Jahresende – deutlich mehr als bei den mittleren (44 %) und kleineren Unternehmen (38 %). Für seine Halbjahresumfrage hat der ZDK bis zum 2. Juli rund 500 Autohäuser und Kfz-Betriebe interviewt – von kleineren Betrieben mit bis zu 15 Beschäftigten über mittlere (16–50) bis hin zu größeren Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitenden.

Beim Blick nach vorn liegen die kleineren Betriebe vorn: 23 % rechnen mit einer „besseren“ oder „eher besseren“ Umsatzentwicklung, gefolgt von 19 % der mittleren und 17 % der größeren Unternehmen. Dies wiederum dürfte im Fokus der kleineren Betriebe liegen, die primär allein aus dem Werkstattgeschäft ihre Wertschöpfung beziehen, während bei größeren Unternehmen des Kfz-Gewerbes die Skaleneffekte aus den Autoverkäufen der Umsatz- und Ergebnistreiber ist. Unterm Strich haben jedoch mit 44 % der befragten Betriebe ihre Umsatzerwartungen zurückgeschraubt, und nur 20 % sind optimistischer – ein klarer Indikator für die angespannte Lage im Autohandel.

„Viele Händler sind zurückhaltend, was die kommenden Monate angeht“, so Peckruhn. „Vor allem die nach wie vor bestehende politische Unsicherheit in Sachen E-Mobilität, aber auch die Zurückhaltung der Kundinnen und Kunden in wirtschaftlich unsicheren Zeiten machen sich bemerkbar.“

Skepsis wächst mit Betriebsgröße

Größere Betriebe sehen die aktuelle Geschäftslage mit wachsender Skepsis – 55 % bewerten sie „schlechter“ oder

KFZ-MEISTER SHOP Für Alleskönner!

Ausbildungsbetrieb

Altfahrzeug-Annahme anerkannte Werkstatt

Fachbetrieb für Hybrid- und Elektrofahrzeuge

Gebrauch Qualität und Sicherheit

Anerkannter Betrieb Motorrad-AU (AUK)

Fachbetrieb für historische Fahrzeuge

Anerkannter Betrieb für Gassystemprüfung (GSP) Service

Fachbetrieb für Kfz-Klimaanlagen-Service

Abgasuntersuchung anerkannte Werkstatt

www.kfz-meister-shop.de | 24 Stunden geöffnet

„eher schlechter“ im Vergleich zu Jahresbeginn. In mittleren Betrieben liegt der Anteil der Pessimisten bei 46 %, bei den kleineren bei 34 %. Auch dank der vergleichsweise guten Konjunkturlage für Werkstätten sind kleinere und mittlere Betriebe zuversichtlicher: 22 % der

kleineren und 19% der mittleren Unternehmen sehen eine Verbesserung ihrer Geschäftssituation – unter den größeren Betrieben sind es lediglich 15 %.

Bei Neufahrzeugbestellungen von Benzin- und Dieselmotoren zeigt sich laut

Umfrage ein weitgehend stabiles Bild im Vergleich zum Jahresbeginn. Anders als bei BEV und PHEV bleibt die Spannbreite zwischen positiven und negativen Einschätzungen relativ konstant – lediglich im Gewerbe- und Flottensegment ist eine leichte Eintrübung erkennbar.

Kurz und knapp

Abfrage von Umsatzsteuer-Identifikationsnummern (USt-IdNr.) beim BZSt seit dem 20.07.2025 nur noch online möglich

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat folgende wichtige Änderungen veröffentlicht:

- Qualifizierte Abfragen von USt-IdNr. sind seit dem 20.07.2025 nur noch über das Online-Portal www.bzst.de des Bundeszentralamts für Steuern (BZSt) oder über eine ggf. eingerichtete Online-Schnittstelle möglich.
- Schriftliche oder telefonische Anfragen sind dann nicht mehr möglich.

Winterreifen-Saison

Für den Reifenwechsel zur Wintersaison stellen die Kfz-Innungen und Landesverbände Kundeninformationen und Aktionsmaterial für Kfz-Betriebe zur Verfügung. Autofahrende werden über die Bedeutung guter Reifen und regelmäßiger Wartung für die Verkehrssicherheit informiert. Die Kernbotschaft lautet „Sicherheit bei jedem Wetter“.

Maßnahmen zur Verkaufsförderung, wie:

- Musterkundenansreiben
- konkrete Argumentationshilfen für Ihre Kfz-Meister und Ihr Servicepersonal

Checkliste für Ihre erfolgreiche Winterreifen-Saison, Aktionsmaterial „Rechtzeitig auf Winterreifen wechseln“ und „Sicherheit bei jedem Wetter“ im Shop: kfz-meister-shop.de; digitale



Anzeigenvorlagen zum kostenlosen Download, Kundenflyer, Plakate, Spannbänder, Give-Aways erhalten Sie über Ihre Kfz-Innung oder Landesverband.

Künstlersozialabgabe – Der Abgabesatz zur Künstlersozialversicherung sinkt 2026 auf 4,9 %

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) hat zur Künstlersozialabgabe-Verordnung 2026 (KSA-VO 2026) die Ressort- und Verbändebeteiligung eingeleitet. Nach der neuen Verordnung wird im Jahr 2026 der Abgabesatz zur Künstlersozialversicherung 4,9 % betragen. Hintergrund: Über die Künstlersozialversicherung werden derzeit mehr als 190.000 selbstständige Künstler und Publizisten als Pflichtversicherte in den Schutz der gesetzlichen Kranken-, Pflege- und Rentenversiche-



Bild: MQ-Illustrations – stock.adobe.com

rung einbezogen. Die selbstständigen Künstler und Publizisten tragen, wie abhängig Beschäftigte Hälfte ihrer Sozialversicherungsbeiträge. Die andere Beitragshälfte wird durch einen Bundeszuschuss (20 %) und durch die Künstlersozialabgabe der Unternehmen, die künstlerische und publizistische Leistungen verwerten (30 %), finanziert. Die Künstlersozialabgabe wird als Umlage erhoben. Der Abgabesatz wird jährlich für das jeweils folgende Kalenderjahr festgelegt und beträgt derzeit 5,0 Prozent. Bemessungsgrundlage sind alle in einem Kalenderjahr an selbstständige Künstler und Publizisten gezahlten Entgelte.

Für Hingucker!

www.kfz-meister-shop.de | 24 Stunden geöffnet

Entwurf zur Energie- und Stromsteuer benachteiligt das Kfz-Gewerbe

ZDK nimmt Stellung im Sinne des Mittelstands



Bild: Wolfisier – stock.adobe.com

Der ZDK fordert Nachbesserungen am Gesetzentwurf zur Strom- und Energiesteuer: Das Kfz-Gewerbe bleibt trotz hoher Stromkosten und zentraler Rolle bei der Elektromobi-

lität von Entlastungen ausgeschlossen. Ladestrom wird weiterhin voll besteuert, auch private Nutzer profitieren nicht. Der ZDK fordert die Umsetzung der im Koalitionsvertrag verankerten Stromsteuersenkung für alle, um den Mittelstand zu entlasten und Elektromobilität attraktiv zu gestalten.

Die Bundesregierung hat einen Entwurf zur Änderung des Energie- und Stromsteuergesetzes vorgelegt. Ziel ist es unter anderem, das Steuerrecht an die Anforderungen der Elektromobilität anzupassen und die Stromsteuer für das produzierende Gewerbe sowie die Land- und Forstwirtschaft dauerhaft auf den EU-Mindeststeuersatz abzusenken.

Kernkritikpunkte aus Sicht des Kfz-Gewerbes

■ **Keine Steuerentlastung für Autohäuser und Werkstätten:** Die Steuerbegünstigung ist ausschließlich auf das Produzierende Gewerbe begrenzt – obwohl die Kfz-Betriebe stromintensiv arbeiten (z. B. durch Werkstattausrüstung,

IT, Klimatisierung und Ladeinfrastruktur) und eine tragende Rolle bei der Mobilitätswende spielen.

■ Ladestrom wird weiter voll besteuert – trotz E-Mobilitätszielen:

Der Entwurf schließt Ladestrom explizit von der Steuerbegünstigung aus – sowohl für gewerbliche als auch private Nutzer. Damit wird ein zentrales Hemmnis für die Akzeptanz und Verbreitung der Elektromobilität nicht adressiert.

■ **Private Nutzer werden nicht entlastet:** Insbesondere Haushalte, die auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sind, bleiben von steuerlichen Entlastungen unberührt. Das schwächt die Nachfrage nach E-Fahrzeugen im Privatbereich.

Begrüßenswerte Regelungen

■ **Klarstellung beim bidirektionalen Laden:** Die Rückspeisung von Strom aus Fahrzeugakkus ins Gebäude bleibt steuerfrei, sofern keine Netznutzung erfolgt. Das schafft Rechtssicherheit für neue Nutzungsmodelle.

■ **Kein Versorgerstatus für Ladepunktbetreiber:** Autohäuser und Werkstätten, die Ladeinfrastruktur betreiben, gelten künftig rechtssicher nicht mehr automatisch als Energieversorger. Das reduziert Bürokratie und eröffnet neue Möglichkeiten im Kundenservice.

Zentrale Forderungen an die Politik

■ **Ausweitung der Stromsteuerentlastung** auch auf kleine und mittelständische Betriebe

■ **Steuerliche Gleichstellung von Ladestrom** mit anderen Stromverbräuchen

■ **Einbeziehung öffentlicher Ladeinfrastruktur** in die steuerlichen Entlastungsmechanismen

■ **Regelung der Einspeisung** ins öffentliche Netz beim bidirektionalen Laden

■ **Steuersenkung** auch für Wasserstoff im Verbrennungsmotor

Für Neugierige!

www.kfz-meister-shop.de | 24 Stunden geöffnet

BANK 11

Immer eine Nasenspitze voraus.

Bank11 im Portrait.

Bank11, Kreditinstitut aus Neuss und 100%ige Tochter der Wilh. Verhahn KG, entwickelt innovative, digitale (Versicherungs-)Produkte und Prozesse für die Absatz- und Einkaufsfinanzierung für mittlerweile über 20.000 Partnerhändler deutschlandweit.

Seit Marktantritt 2011 hat sich Bank11 schnell als verlässlicher Partner und feste Größe im Markt etabliert. **Bank11 als starker Partner der Kfz-Landesverbände Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin-Brandenburg unterstützt die Mitglieder mit attraktiven Finanzierungs- und Versicherungsprodukten sowie mit relevanten Angeboten bei der Einkaufsfinanzierung.**

Das Erfolgsrezept von Bank11? Engagierte und motivierte Mitarbeitende, unkomplizierte Finanzierungsprodukte, schlanke Prozesse und innovative IT-Lösungen aus größtenteils interner Entwicklung. Und natürlich die schnelle und flexible Bearbeitung von Finanzierungsanfragen.

Die Mission: Schnell. Schlau. Digital.

Für Bank11 sind dies nicht nur drei Worte, sondern gelebte Werte! Immer am Puls der Zeit, geht Bank11 eigene Wege und entwickelt smarte Produkte, die digital, schnell und unkompliziert abgewickelt werden können und Partnern wie Kunden dabei einen deutlichen Mehrwert bringen. Convenience is king, das ist die Maxime.

Innovative Produkte aus Überzeugung.

- Bank11 liebt es papierlos – (fast) alles ist digital.
- Kernprodukt ist das Kreditmanagement-Tool Victor 5.0, welches einen volldigitalen Kreditvergabeprozess für die Absatzfinanzierung ermöglicht – einfach und blitzschnell.
- Bei der Einkaufsfinanzierung bietet Bank11 ebenfalls attraktive Optionen und mit digitalen Tools und Prozessen eine deutliche Effizienzsteigerung in den Abläufen.
- Alle Programme und Produkte sind eingebettet in das Bank11 Portal. Das Portal ist für Handelspartner der Einstieg in die gesamte Bank11 Welt. Fast alle Produkte, Antragsstrecken und Services sind hier bereits auf einen Blick zu sehen und abrufbar.

Persönlicher Kontakt? Selbstverständlich!

Absolut digital, aber dennoch persönlich für die Partner da! Eine direkte und kompetente Betreuung durch speziell geschulte Außen- und Innendienstteams sind für Bank11 eine Selbstverständlichkeit und im Eigenverständnis ein absolutes Muss!

Zuverlässiger Partner des Kfz-Handels.

Bank11 wächst seit Jahren beständig, bleibt dabei aber flexibel, anpassungsfähig und innovativ. Das ist wichtig, wenn man zukunftsfähig sein und bleiben möchte. Die Gegebenheiten und Bedürfnisse im Markt ändern sich stetig und oft auch spontan. Für Bank11 kein Problem: Nah am Markt und blitzschnell in der Reaktion – ein großer Vorteil, der sich oft bezahlt macht.



www.bank11.de

– Anzeige –



Die Marke für automobiles Wissen

Betriebswirt/-in im Kfz-Gewerbe im Präsenzstudium (11 Monate)
Zertifizierte(r) Automobilökonom/in im Fernstudium (24 Monate)

Bundeshochschule für Betriebswirtschaft im Kfz-Gewerbe (BFC) • Am Gesundbrunnen 3 • 37154 Northeim • ☎ (055 51) 25 83 • www.bfc.de

Quartalsreport Elektromobilität Q2-2025

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

BEV-Neuzulassungen



BEV-Anteil an Neuzulassungen in %



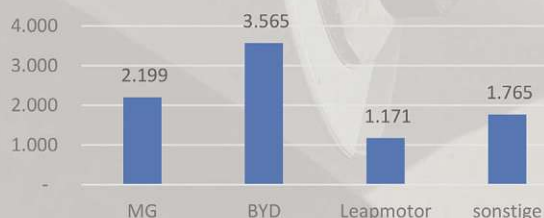
BEV-Neuzulassungen Q2-2025 - Marken



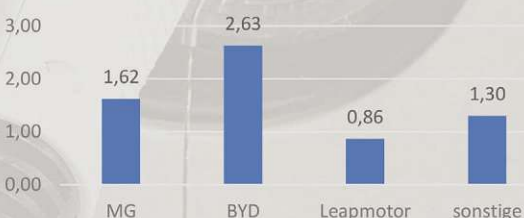
BEV-Neuzulassungen Q2-2025 - Modelle



BEV-Neuzulassungen chinesischer Fabrikate Q2-2025



Anteil chinesischer Fabrikate an BEV-Neuzulassungen im Q2 2025 in %



Anzahl von Ladepunkten zum 01.07.2025



■ Normalladepunkte ■ Schnellladepunkte



Quartalsreport Elektromobilität Q2-2025

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

Neue THG-Quotenregelung ab 2026 – Chancen für Autohäuser

Ab 2026 sollen THG-Quoten stärker an tatsächliche CO₂-Einsparungen gekoppelt werden. Für Autohäuser bedeutet das: Ladeinfrastruktur und E-Fahrzeugzulassungen werden wirtschaftlich wieder attraktiver. Wer als Händler eigene Ladepunkte betreibt oder E-Fahrzeuge vermarktet bzw. als Vorführ- oder Firmenwagen zulässt, kann zusätzliche Einnahmen generieren. Jetzt gilt es, sich strategisch aufzustellen und von der optimierten Regelung zu profitieren. Der ZDK kooperiert bei diesem Thema mit der ZusammenStromen GmbH, auch bekannt unter „Geld für eAuto“. Informieren Sie sich unter: <https://geld-fuer-eauto.de/thg-quote-kfz-betrieb>

Tag der Elektromobilität am 18.09.2025 in Wertheim

Am

- **Donnerstag, den 18. September 2025** findet der
- **Tag der Elektromobilität** in der
- **Home World Ladepark Wertheim (Am Fuchsenacker 2, 97877 Wertheim)**

statt.

Freuen Sie sich auf spannende Fachimpulse und interaktive Workshops mit unserem Kooperationspartner Aviloo zum Thema Batterietest sowie mit Expertinnen und Experten des Bundesverbands Beratung neue Mobilität (BBNM) zum Thema Ladeinfrastruktur der Zukunft.

Es gibt nur noch wenige freie Plätze, melden Sie sich jetzt noch zur Veranstaltung an unter dem folgenden [LINK](#). Nähere Informationen entnehmen Sie dem Rundschreiben [BW2025-062](#)

Neue Sonderabschreibung nach dem sog. Investitionsboostergesetz ist nicht auf Neufahrzeuge beschränkt

Zum vor kurzem verabschiedeten sog. Innovationsboostergesetz gibt es aktuell Unsicherheiten bei den Kfz-Betrieben zum Anwendungsbereich der darin enthaltenen Sonderabschreibung für Elektrofahrzeuge. In einer Antwort auf die deshalb eingereichte ZDK-Anfrage hat nun das Bundesfinanzministerium (BMF) eine Beschränkung ausschließlich auf Neufahrzeuge verneint. Weitere Informationen entnehmen Sie dem Rundschreiben [BW2025-072](#)



Zulassungsbeschränkung für Neufahrzeuge der Fahrzeugklassen M1, M2, N1 und N2 (leichte Personenkraftwagen/ Nutzfahrzeuge) ab dem 01.01.2026

Ab dem 01.01.2026 treten für die Erstzulassung bestimmter Kraftfahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge) strengere Abgasvorschriften in Kraft. Folgende leichte Personenkraftwagen/ Nutzfahrzeuge können nach diesem Termin grundsätzlich nicht mehr für den Straßenverkehr zugelassen werden (siehe Tabelle).

Anhand der mit dem Neufahrzeug gelieferten EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC-Dokument) kann ein Abgleich mit den Angaben aus der vorgenannten Tabelle bezüglich der Zulassungsbeschränkung bestimmter Kraftfahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge) erfolgen. In dem COC-Dokument sind die entsprechenden Hinweise, z. B. unter der Nr. 47, Nr. 48 beziehungsweise Nr. 52, beispielhaft zu finden.

Wenn Handelsbetriebe/Kfz-Betriebe noch Neufahrzeuge im Bestand haben, in deren EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC-Dokument) eine der vorgenannten Angaben aufgeführt ist

Leichte Personenkraftwagen und Nutzfahrzeuge der Fahrzeugklassen M1, M2, N1 und N2 im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 i.V.m. der Verordnung (EG) Nr. 692/2008; hierzu zählen auch Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von bis zu 2.610 kg; auf Antrag des Herstellers auch für Fahrzeuge mit einer Bezugsmasse von bis zu 2.840 kg					
Identifikationsmerkmale in der EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC-Dokument)					
Mögliche Angaben unter		Nr. 48			Erstzulassungsfähig bis
Nr. 47	Nr. 52	Typgenehmigungsnummer		zugehöriger Buchstabe	
Euro 6e	36EA (EURO6; WLTP; EA;PI/CI; M, N1, N2)	715/2007 * 692/2008_	715/2007 * 2015/45_	EA	31.12.2025
		715/2007 * 595/2009_	715/2007 * 2016/427_		
		715/2007 * 566/2011_	715/2007 * 2016/646_		
		715/2007 * 459/2012_	715/2007 * 2017/1151_		
		715/2007 * 630/2012_	715/2007 * 2017/1154_		
		715/2007 * 143/2013_	715/2007 * 2017/1221_		
		715/2007 * 171/2013_	715/2007 * 2017/1347_		
		715/2007 * 195/2013_	715/2007 * 2018/858_		
		715/2007 * 519/2013_	715/2007 * 2018/1832_		
		715/2007 * 136/2014_	715/2007 */...._		

und die bis zum 31. 12. 2025 nicht mehr zugelassen werden können, sollten sich die entsprechenden Betriebe umgehend mit ihrem Fahrzeughersteller/-importeure in Verbindung setzen. Dieser kann dann einen Ausnahmeantrag entsprechend dem „Merkblatt über Ausnahmegenehmigungen für auslaufende Serien und Lagerfahrzeuge (MAS)“ beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) stellen, damit diese Kraftfahrzeuge auch ab dem

01.01.2026 noch zugelassen werden können.

Zusammenfassend bedeutet diese Regelung für den Fahrzeughandel, dass unabhängig von diesem Stichtag – wie bereits in der Vergangenheit praktiziert – nicht abgesetzte Lagerfahrzeuge (Pkw, Nutzfahrzeuge) über eine vom Fahrzeughersteller/-importeure beantragte Ausnahmegenehmigung für den Straßenverkehr zugelassen werden können.

Neue HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie

Verbesserungen für SEP-Plätze

Die „Richtlinie für die Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer von Kraftfahrzeugen bei der Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO“ ist ein wenig in die Jahre gekommen. Nun hat diese, genauer gesagt die Anlage 4 „Systeme zur Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer“ ein umfangreicheres Update erhalten. Das bringt einige „echte“ praktische Verbesserungen für Betriebe mit sich – gültig ab 15. Mai 2026.

Die sogenannte „HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie“ ist erstmals in 2014 erschienen. Bedingt durch ihren Anspruch an

einen Prüfplatz (SEP) – bestehend aus Aufstellfläche Fahrzeug und Aufstellfläche Scheinwerfer-Einstell-Prüfgerät (SEG) – hat sie für jede Menge Bewegung bei den Prüfstützpunkten (PSP) im Kfz-Gewerbe und bei den Werkstattinhabern nicht nur für Begeisterung gesorgt. Trotz zahlreicher Nachbesserungen durch den Gesetzgeber besteht dennoch deutliches Verbesserungspotenzial.

Vieles beschreibt die Richtlinie detailliert, manches aber auch nur vage – Beispiel SEG. So wird bei der Stückprüfung vom Prüfer verlangt, auch das SEG zu kontrollieren. Wie er das zu tun hat bzw.

welche Grenzwerte etc. gelten, regelt die Richtlinie jedoch nicht. Auch ob das Visier tatsächlich exakt im rechten Winkel zur SEG-Säule steht, ist nicht Bestandteil der Stückprüfung.

Doch genau das wäre extrem wichtig. Eine fehlerhaft eingestellte Visiereinrichtung sorgt für eine falsche Ausrichtung des SEG zur Fahrzeuglängsachse. Gerade bei modernen adaptiven Scheinwerfersystemen, bei denen die vertikale Hell-Dunkel-Grenze exakt eingestellt oder über die Fahrzeugdiagnose kalibriert werden muss, sorgen bereits minimale Abweichungen für eine falsche

Scheinwerferausrichtung. Gleiches gilt für eine Überprüfung der SEG-Säule. Auch hier gilt: kleine Ursache, große Wirkung. Die Richtlinie stellt dem Prüfer lediglich die Frage: Säule senkrecht zur Aufstellfläche? – ohne eine Vorgabe an die Hand zu geben, wie er dies fachgerecht festzustellen hat.

Die neuesten Änderungen der bestehenden Scheinwerfer-Prüfrichtlinie wurden Mitte Mai 2025 veröffentlicht – Informationen zu den angesprochenen Punkten, leider Fehlanzeige.

Dennoch nimmt die Änderung der Richtlinie, genauer gesagt der Anlage 4 „Systeme zur Überprüfung der Einstellung der Scheinwerfer“ „technische Weiterentwicklungen und praktischen Erwägungen“ (Zitat Verkehrsblatt) auf und sorgt so für echte Verbesserungen in der Kalibrierung von Scheinwerferprüfplätzen. Diese haben nicht nur Vorteile für SEP-Kalibrierer, sondern vor allem auch für Werkstätten (Prüfstützpunkte), nämlich dann, wenn der Platz künftig „i.O.“ sein wird, wo er vorher „n.i.O.“ war.

Die wesentlichen Änderungen im Überblick:

- „ausgenommene Teilbereiche“ der Aufstellfläche Fahrzeug – wenn bislang z.B. bei Fahrspur-Hebebühnen mit Nachhub oder Gruben mit Achsspieltestvorrichtungen Bereiche ausgenommen

werden mussten, waren diese meistens größer als die Richtlinie erlaubte. Jetzt können diese Bereiche, in denen „nie“ ein Fahrzeuggrad bei einer Scheinwerferüberprüfung steht, großzügiger angenommen werden!

- Die zulässige Neigung der Aufstellfläche Fahrzeug bzw. deren „Fahrspuren“ von maximal 1,5 Prozent (unverändert) darf künftig auch entgegengerichtet sein. Bislang mussten beide Spuren gleichgerichtet sein. Das heißt, ein Platz, bei dem eine Spur ansteigt und die andere abfällt, in der Betragssumme $\leq 1,5\%$, ist künftig „i.O.“, bislang nicht zulässig.

- Weiteres Zugeständnis an Praxiserfahrungen – das rechnerische Einbeziehen ausgenommener Bereiche der Aufstellfläche Fahrzeug verfälschte bislang durchaus mal das Gesamtergebnis und führte so zu einem „n. i. O.“. Die Bewertung dieser ausgenommenen Bereiche wurde nun angepasst.

- Die Maßangaben für die Aufstellfläche Fahrzeug können individueller ausgelegt und derart angepasst werden, dass auch „offiziell“ jene Fahrzeuge geprüft werden können, die konstruktionsbedingt bislang nicht auf definierten Aufstellflächen prüfbar waren – z. B. Trikes auf einer Scherenbühne/Grube oder überbreite bzw. überlange Sonderfahrzeuge.

- Der bisherige Abstand Aufstellfläche SEG zu Aufstellfläche Fahrzeug von



Bild: industrieblick – stock.adobe.com

maximal 90 cm wurde gestrichen. Bislang vielfach einfach nicht einzuhalten – z. B. dann, wenn ein Fahrzeug der Klasse M3 mit langem Überhang zur Vorderachse geprüft werden musste. Die Richtlinie gibt keinen Abstandswert zwischen der Vorderkante des SEG und dem Scheinwerfer mehr vor und verweist stattdessen auf die Vorgaben der SEG-Hersteller.

- Die Kennzeichnung der Aufstellfläche Fahrzeug muss künftig nicht nur dauerhaft und „sinnfälliger“, sondern auch stets gut erkennbar sein. Bei dieser Forderung werden einige Werkstätten durchaus Nachholbedarf haben, das heißt, sie müssen entsprechende Markierungen am Boden überhaupt bzw. erneut anbringen.

- Die Änderungen der HU-Scheinwerfer-Prüfrichtlinie werden zum 15. Mai 2026 gültig.

Auswirkungen auf Klima-Sachkundenachweise

Kfz-Werkstätten stehen aufgrund der F-Gase-Verordnung 2024/573 beim Umgang mit Kältemitteln vor bedeutenden Veränderungen.

Für das Personal der Werkstätten, das an Kraftfahrzeug-Klimaanlagen Wartungs- bzw. Reparaturarbeiten, Dichtheitskontrollen und Rückgewinnung durchführen, gelten ab 13. März 2029 für die Klima-Sachkunde neue Anforderungen. Derzeit bestehende Klima-Sachkundenachweise werden nur bis zum 12. März 2029 gültig sein.

Mit der F-Gase-Verordnung hat die EU Klimaschutzregelungen erlassen, um die Emissionen von Kältemitteln, die auch in vielen Fahrzeugklimaanlagen enthalten sind, zu reduzieren. Damit werden strengere Anforderungen an den Umgang mit Kältemitteln und die Arbeiten an der Klimaanlageentechnik und Wärmepumpen gestellt, die sich auch für Kfz-Werkstätten auswirken. Das Perso-



Bild: Karin & Uwe Amas – stock.adobe.com

nal der Werkstätten, das an Kraftfahrzeug-Klimaanlagen Wartungs- bzw. Reparaturarbeiten, Dichtheitskontrollen und Rückgewinnung durchführen, benötigt dazu eine Klima-Sachkunde nach der Chemikalien-Klimaschutzverordnung – das ist soweit nichts Neues. Allerdings müssen Klima-Sachkundebescheinigungen ab dem 13. März 2029 die neuen Anforderungen der F-Gas-Verordnung (EU) 2024/573 erfüllen. Ab diesem Stichtag wird für Inhaber der Klima-Sachkunde zudem eine Auffrischungsschulung alle 7 Jahre Pflicht. Für Inhaber bereits bestehender Klima-Sachkundebescheinigungen nach der bisherigen Chemikalien-Klimaschutzverordnung und der Verordnung (EG) Nr. 307/2008 bedeutet dies: die Klima-Sachkundebescheinigung wird nur noch bis 12. März 2029 gültig sein.

Was bedeuten die neuen Regelungen für Kfz-Werkstätten

- Bestehende Klima-Sachkundebescheinigungen, die gemäß der Chemikalien-Klimaschutzverordnung und der Verordnung (EG) Nr. 307/2008 ausgestellt wurden, bleiben unter den Bedingungen, unter denen sie ursprünglich ausgestellt wurden, bis zum 12. März 2029 gültig.
- Das Werkstattpersonal mit diesen „alten“ Sachkundebescheinigungen darf bis zum 12. März 2029 wie bisher alle Servicearbeiten durchführen, auch solche, die nach der neuen F-Gas-Verordnung (EU) 2024/573 und neuen dazugehörigen Durchführungsverordnungen zertifizierungspflichtig geworden sind.
- Inhaber bestehender Sachkundebescheinigungen benötigen bis zum 13. März 2029 eine „Auffrischungsschulung“ zu der bestehenden Sachkundeschulung für die weitere Gültigkeit der Klima-Sachkunde.
- Neue Klima-Sachkundeschulungen müssen künftig den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 2024/573 entsprechen und sind 7 Jahre gültig. Die Klima-Sachkundeschulungen bei der Kfz-Innung Hamburg werden von der TAK (Akademie Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe GmbH) angepasst, sobald die Verordnungslage klar ist.
- Ab dem 13. März 2029 ist für alle Klima-Sachkundeeinhaber eine Auffrischungsschulung spätestens 7 Jahre ab Ausstellungsdatum der Klima-Sachkundebescheinigung vorgeschrieben.
- Sachkundebescheinigungen nach Verordnung (EU) Nr. 2024/573 enthalten künftig eine Kennzeichnung der Sachkunde-Art (A, B oder C). Für Arbeiten an Klimaanlagen von Kraftfahrzeugen entspr. EU 2006/40/EC wird die Sachkunde „A“ benötigt, diese soll auch für Arbeiten an Klimaanlagen und Wärmepumpen von leichten und schweren Nutzfahrzeugen gelten.
- Kfz-Betriebe, die ausschließlich an Kfz-Klimaanlagen arbeiten, benötigen nach wie vor keine Betriebszertifizierung. Bestehende Unternehmenszertifikate nach der alten F-Gas-Verordnung (EU) Nr. 517/2014 behalten ihre Gültigkeit.

Unser Bundesverband befindet sich in enger Abstimmung mit der TAK und dem zuständigen Bundesministerium zur Ausgestaltung der künftigen Sachkundeschulung und neuen Auffrischungsschulung nach 7 Jahren, bzw. der Auffrischung der Schulung für bestehende Inhaber von Sachkundebescheinigungen nach der Verordnung (EU) Nr. 517/2014 und (EG) Nr. 307/2008.

Gewährleistungshaftung nach Betriebsaufgabe und Betriebsverkauf

Wird ein Handwerksbetrieb aufgegeben oder verkauft, sollten die Haftungsregeln für etwaige Gewährleistungsansprüche von Kundinnen und Kunden bekannt sein.

Das neue ZDH-Praxis Recht bietet einen allgemeinen Überblick über die relevanten rechtlichen Aspekte.

Handwerksbetriebe, die Werkleistungen erbringen oder Waren verkaufen, können mit Gewährleistungsansprüchen konfrontiert werden, wenn Mängel am Werk oder an den Waren auftreten. Wird ein Handwerksbetrieb aufgegeben, während Gewährleistungsfristen noch laufen, stellt sich die Frage, ob die Gewährleistungshaftung nach der Betriebsaufgabe weiter besteht. Im Fall der Veräußerung eines Handwerksbetriebs und der Fortführung durch den Erwerber spielt die Art des Unternehmensverkaufs eine wesentliche Rolle für das Schicksal von Gewährleistungsansprüchen.

Die neue Broschüre **ZDH-Praxis Recht „Haftung für Gewährleistungsansprüche nach Betriebsaufgabe und Betriebsverkauf“** bietet einen allgemeinen Überblick über die relevanten rechtlichen Aspekte und unterstützt beim Beratungsangebot.



Broschüre Praxis_Recht_Gewährleistungsansprüche_Betriebsaufgabe.pdf

Weitere Betrugsmasche im Namen der BGN und DGUV

Betrüger drohen jetzt mit falscher Zwangsvollstreckung

Kriminelle legen nun nach den Fake Rechnungen für das „digitale Präventionsmodul“ nach. Aktuell verschicken Betrüger gefälschte DGUV-Schreiben mit massiven Drohungen – inkl. angeblicher Zwangsvollstreckung und SCHUFA-Eintrag.

Bereits seit Anfang des Jahres warnen BGN und DGUV vor perfide gefälschten Schreiben, mit denen Unternehmen zu Zahlungen für angebliche Pflichten wie

„Augenspülstationen oder ein „digitales Präventionsmodul“ gedrängt werden. Die Täter arbeiten dabei mit täuschend echt aussehenden Dokumenten, gefälschten Telefonnummern und E-Mail-Adressen sowie Weiterleitungen auf echte Webseiten, um Vertrauen zu erwecken.

Nun hat die Betrugsmasche eine neue Stufe erreicht. Aktuell im Umlauf sind Schreiben mit dem Absender „DGUV

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung“ und dem Betreff „Letzte Zahlungsaufforderung – Vollstreckung und SCHUFA-Eintrag erfolgen ohne weitere Ankündigung“. Beigefügt ist ein gefälschter „Titel zur Zwangsvollstreckung“. Die Betrüger drohen mit sofortigen Pfändungen und negativen SCHUFA-Einträgen – doch auch diese Dokumente sind reine Fälschung.

BGN und DGUV betonen, dass sie keine Rechnungen für Materialien oder Schulungen verschicken. Betroffene sollen keinesfalls zahlen, sondern umgehend Anzeige bei der Polizei erstatten. Informationen zum aktuellen Stand der Betrugswelle gibt es unter www.bgn.de und www.dguv.de sowie über die kostenfreie Infoline der gesetzlichen Unfallversicherung unter 0800 – 6 05 04 04.

ZDK-Broschüre „Neu oder gebraucht“

Definitionen und Abgrenzungen der für das Kfz-Gewerbe maßgeblichen Begriffe“

Die Begriffe „Neuwagen“ oder „Gebrauchtwagen“ werden – je nachdem in welchem rechtlichen Zusammenhang sie verwendet werden – unterschiedlich definiert. Die Broschüre soll einen Überblick über die gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Definitionen und Abgrenzungen der für das Kfz-Gewerbe maßgeblichen Begriffe geben.

Wann genau handelt es sich bei einem Kraftfahrzeug um einen „Neuwagen“ und wann um einen „Gebrauchtwagen“?

Die Begriffe „neu“ oder „gebraucht“ spielen im Kfz-Gewerbe ebenso wie z. B. die Begriffe „fabrikneu“, „Tageszulassung“ oder „EU-Fahrzeug“ eine große Rolle; in wirtschaftlicher ebenso wie in rechtlicher Hinsicht.

Die Definitionen und Abgrenzungen der für das Kfz-Gewerbe maßgeblichen

Begriffe hängen davon ab, in welchem rechtlichen Zusammenhang sie verwendet werden. Eine einheitliche Definition für alle Rechtsgebiete gibt es nicht!

In der ZDK-Broschüre werden folgende Rechtsgebiete/Themen behandelt:

- Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung
- Kaufrecht
- Verkaufsverbote in Händler- und/oder Serviceverträgen
- Steuerrecht
- Unfallschadensrecht
- Ausgleichsanspruch analog § 89 b Handelsgesetzbuch



Die Broschüre soll Kfz-Betrieben einen guten Überblick über die gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Definitionen und Abgrenzungen der im Kfz-Gewerbe verwendeten Begriffe rund um das Thema „neu oder gebraucht“ geben. Die Broschüre erhalten Sie bei Ihrer Innung oder Ihrem Verband.

BGH entscheidet über die Bedeutung der Angabe von Zustandsnoten beim Oldtimer-Verkauf

Der BGH hat in seinem Urteil vom 23. Juli 2025 (Az. VIII ZR 240/24) entschieden, dass beim Kauf eines Oldtimers die Angabe einer Zustandsnote im Vertrag verbindlich ist, selbst wenn ein Privatkäufer das Fahrzeug anbietet.

Wer also ein Fahrzeug mit Zustandsnote „2–3“ kauft, darf erwarten, dass sich das Auto wirklich in diesem Erhaltungsgrad befindet, was einen mittleren, technisch weitgehend einwandfreien Zustand ohne größere Rostschäden bedeutet. Wird das Auto später trotzdem als durchrostet und nicht fahrtauglich bewertet, kann sich der Verkäufer nicht mit einem im Vertrag vereinbarten Gewährleistungsausschluss herausreden, auch dann nicht, wenn auf ältere Gutachten verwiesen wurde.

Gegenstand des Kaufvertrags war ein MG Typ B Roadster, Baujahr 1973. Der



Bild: Tomasz Zajda – stock.adobe.com

private Verkäufer hatte das Fahrzeug auf einer Onlineplattform unter Angabe der Zustandsnote „2–3“ zum Verkauf angeboten. Außerdem hatte er auf seine zwölfjährige Besitzzeit, den technisch einwandfreien Zustand des Fahrzeugs und die fortlaufend durchgeführten

Erhaltungs- und Restaurierungsmaßnahmen hingewiesen.

Als der Käufer das ihm übergebene Fahrzeug später beim TÜV zur Hauptuntersuchung vorstellte, lehnte dieser die Erteilung einer Prüfplakette wegen erheblicher Mängel ab; u. a. wegen einer an verschiedenen Stellen korrosionsgeschwächten Bodengruppe, mehrfach durchgerosteten Schwellern und durchgerosteten Radhäusern hinten.

Nach erfolgloser Aufforderung zur Mängelbeseitigung erklärte der Käufer seinen Rücktritt vom Kaufvertrag und verlangte dessen Rückabwicklung. Zu Recht, laut der Entscheidung des BGH.

KFZ-GEWERBE INTERN Berufsaus- und Weiterbildung

Fragen und Antworten rund um die Berufsausbildung

Welche Arbeitszeiten gelten für Auszubildende? – Was steckt hinter der Zwischenprüfung? – Wie kann es nach der Ausbildung weitergehen?

Diese und weitere wichtige Fragen werden in einer neuen Publikation des Bundesministeriums für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMBFSFJ) beantwortet.

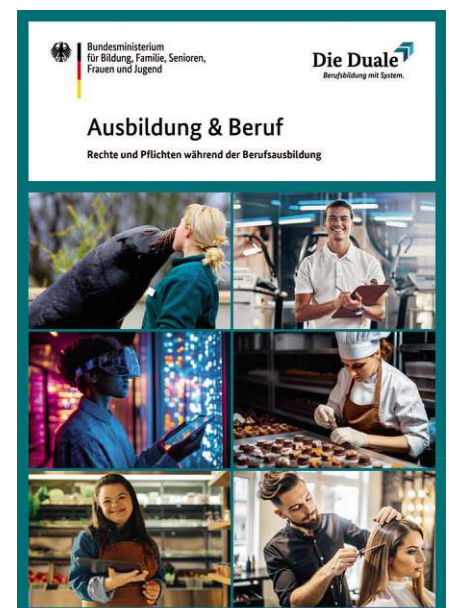
Die Broschüre soll allen Beteiligten – also Auszubildenden, Schüler/innen, Ausbildenden, Ausbildungsberater/innen sowie Lehrkräften und Eltern – Orientierung und Unterstützung rund um das Thema Berufsausbildung bieten.

Informiert wird zu Rechten und Pflichten im Ausbildungsverhältnis und zu den entsprechenden Rechtsgrundlagen, zur Abschlussprüfung sowie zur Weiterbildung nach Ausbildungsabschluss.

Zudem beinhaltet das Dokument hilfreiche Muster, etwa für den Ausbildungsvertrag oder die Prüfungsordnung.



<https://www.bmbfsfj.bund.de/bmbfsfj/service/publikationen/ausbildung-beruf-267984>



BANK 11

Voller Grip. Voller Erfolg.



Ihr Erfolgsweg beginnt hier.
Finanzierungslösungen von Profis für Profis!

Terminplan			
OKTOBER			
21.	14:00 Uhr	Arbeitstreffen der GF/in der im Handwerkstag organisierten Kammern und Innungsverbände	Dresden
NOVEMBER			
5.	10:00 Uhr	Halbjahrespressekonferenz des Sächsischen Handwerkstages	Dresden
6.		I. Ordentliche Innungsversammlung Kfz-Innung Region Dresden	Dresden
14.	14:00 Uhr	Verbandstag 2025	Dresden
14.		Deutsche Meisterschaft im Handwerk Bundesausscheid	Koblenz
DEZEMBER			
10.	13:00 Uhr	Beratung der im SHT organisierten Innungsverbände	Leipzig
	15:00 Uhr	Mitgliederversammlung des Sächsischen Handwerkstages	Leipzig
24. 12. – 02. 01.		Geschäftsstelle geschlossen	Dresden

Impressum:

Offizielles Mitteilungsblatt des Landesverbandes des Kraftfahrzeuggewerbes Sachsen e.V.,
Tiergartenstraße 94, 01219 Dresden, Telefon: (03 51) 25 95 50, Fax: (03 51) 2 59 55 77

Internet: www.kfz-sachsen.de

E-Mail: info@kfz-sachsen.de

Verantwortlich für den Inhalt: Präsident Michael Schneider

Redaktion: Hauptgeschäftsführerin Gabriela Msuya.

Mit Namen oder Initialen gezeichnete Beiträge stellen die Meinung des Verfassers dar,
aber nicht unbedingt die Ansicht des Verbandes

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Verlag und Druck:

Vogel Communications Group GmbH & Co. KG, Max-Planck-Straße 7/9,
97082 Würzburg, Telefon: (09 31) 4 18-22 07, Fax: (09 31) 4 18-21 50.

