



### Inhalt

- AÜK – Der Blick über den Tellerrand
- Der Eichbeamte kommt nicht mehr
- Reparaturauftrag – Wenn’s mal wieder länger dauert
- Pannenhilfe – Schutzbriefe für Radfahrer
- Preisfrage – Leasingende
- Corona – Folgen für den Ersatzteilmarkt
- Azubis und Fachkräfte – Suchen und finden!



- Betriebsübergabe – Was ist meine Firma wert?

### Impressum

Herausgeber:  
 Bundesinnungsverband  
 Zweirad-Handwerk  
 Vereinigung des Fahrrad- und  
 Kraftrad-Gewerbes  
 Bahnhofsallee 11  
 40721 Hilden  
 Tel.: 0211 92595-45  
 Fax: 0211 92595-90  
 www.zweiradverband.de

Verantwortlich für den Inhalt:  
 RA Marcus Büttner

## AÜK – Der Blick über den Tellerrand



Die bereits mehrfach angekündigte Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) ist Anfang Juli 2021 veröffentlicht worden. Damit ist die gesetzliche Voraussetzung zur Einführung der AÜK geschaffen worden und in Kraft getreten. Somit müssen die anerkannten Werkstätten (aW) die Anforderungen aus der AÜK erfüllen. Wie geht es jetzt weiter und was müssen die Betriebe noch tun?

Für die weitere Durchführung der Abgasuntersuchung war der Beitritt zur AÜK, dem akkreditierten QM-System des Kfz-Gewerbes, bis zum 01.07.2021 erforderlich. Der überwiegende Teil der anerkannten Betriebe ist diesen Schritt gegangen und bleibt damit im Bereich der beigestellten Prüfungen weiter im Geschäft. Doch die Beitritts-

erklärung ist erst die halbe Miete. Um alle Anforderungen der AÜK zu erfüllen, müssen die entsprechenden Nachweise erbracht, in der Zentralen Datenbank digital hinterlegt und die AÜK-Plus Software installiert werden. Welche Nachweise im Bereich Personal digital erfasst werden müssen ist in der folgenden Übersicht zusammengefasst:

PDF oder Bilddatei (.jpg)	Inhaber	Inspektor (verantwortliche Person)	Fachkraft
Beitritt FB 5.1-1	✓		
Meisterbrief		✓	
Gesellenbrief			✓
Schulungsbescheinigung (AU, AUK, SP, GAP/ GSP)		✓	✓
QM-Schulung (AÜK Online-Seminar)	✓	✓	✓
Verpflichtungserklärung FB 5.1-2		✓	
Vertraulichkeitsvereinbarung FB 5.1-2a			✓
Benennung von Personal FB 6.1-9		✓	✓



Die Prüfmittelliste ist unter: [www.tachometer-magazin.de/auk](http://www.tachometer-magazin.de/auk) als Download verfügbar und gibt einen Überblick, welcher Nachweis zu welchem Prüfmittel digital in der Zentralen Datenbank erfasst werden muss.

stätte in Verbindung setzen und den nächstmöglichen Termin buchen. Sollten hier wiederum Termine abgesagt oder verschoben werden, greift die verlängerte Ausnahmegenehmigung des BMVI: Wiederholungsschulungen können bei Absage bis spätestens 31.12.2021 nachgeholt werden.

### Sind die AÜK-Schulungen weiterhin online? Wann finden Schulungen für AUK wieder statt?

Die kostenfreien AÜK QM-Schulungen für Betriebsinhaber, Inspektoren und Fachkräfte finden als Webseminar durch den Kfz-Landesverband NRW statt. Aktuell sind bis einschließlich Dezember 2021 die geplanten Termine über den AÜK-Verbandskasten ([www.tachometer-magazin.de/auk](http://www.tachometer-magazin.de/auk)) buchbar. Im Bereich der Schulungen für die Abgasuntersuchung haben die meisten Schulungsstätten den Regelbetrieb ab Juli 2021 wieder aufgenommen. Betriebe können sich mit ihrer Schulungs-



# Der Eichbeamte kommt nicht mehr

Das Ende der Doppelprüfungspflicht für Abgasmessgeräte ist endlich in Sicht.

Es ist ein ärgerliches Paradox, dass bestimmte Messgeräte, die bei der Durchführung von Prüfungen der technischen Fahrzeugüberwachung eingesetzt werden, sowohl geeicht als auch kalibriert werden müssen. Abgesehen von dem Unsinn dieser inhaltsgleichen Doppelprüfung kostet dieser zweifache Aufwand die Werkstätten Zeit und Geld.

Der Landesverband NRW hatte in Gesprächen mit der nordrhein-westfälischen Landesregierung, mit Verantwortlichen im Wirtschaftsministerium, mit dem Direktor des Landesbetriebes Mess- und Eichwesen NRW

sowie gegenüber Land- und Bundestagsabgeordneten die bestehende gesetzliche Regelung als bürokratisches Monster gebrandmarkt – und konnte letztlich überzeugen. Einmal in Gang gesetzt, arbeitete die Gesetzgebungsmaschinerie. Jetzt liegt ein Referentenentwurf der Bundesregierung zur Änderung der Mess- und Eichverordnung vor. Demnach unterliegen Messgeräte für die Abgasuntersuchung von Kraftfahrzeugen künftig keiner Eichpflicht mehr. Es wird erwartet, dass die neue Regelung spätestens zum 01.01.2022 in Kraft treten wird.

Schon jetzt hat der Direktor des Landesbetriebes Mess- und Eichwesen NRW angewiesen, dass Abgasmessgeräte, deren Eichfrist 2021 endet, nicht mehr geeicht werden sollen. Bis auf weiteres sind die Betriebe aber verpflichtet, den Ablauf der Eichfrist ihrer Geräte schriftlich anzuzeigen – in der Regel geschieht dieses per Telefax an das Eichamt. Die Eichämter reagieren dann mit einem Standardschreiben, in dem sie auf die geplante Gesetzesänderung verweisen. Eine Eichung erfolgt nicht mehr. Damit findet eine groteske Situation ihr Ende.

## Wenn man's weiß

Vom „Bürokratiemonster“ bis zu „gar nicht so schlimm“ reichen die Einschätzungen zu den Änderungen in der Abgasuntersuchung der letzten Jahre. Im Grunde verhält es sich so wie überall, wer über die Neuerungen informiert ist und sie verstanden hat, für den ist es ein Klacks.

### Änderungen der AU-Richtlinie

Die tatsächlich relevanten Änderungen, die es künftig zu beachten gilt, betreffen zunächst nur die Abgasuntersuchung von Pkw. Erstmals spielt die Softwareversion, auch als Leitfaden bekannt, nicht mehr die alleinige Hauptrolle. Zur Erinnerung: Sofern ein Gerät über eine Softwareversion 5 oder höher verfügt, muss diese bei der Durchführung auch genutzt werden. Eine Pflicht zum Update besteht aber nicht. Zweiradbetriebe, die noch mit einem CO-Tester oder einer älteren Softwareversion arbeiten, dürfen auch weiterhin eine handschriftliche Abgasuntersuchung durchführen.

Die Messgenauigkeiten der eingesetzten AU-Geräte (Otto- wie Dieselmotoren) ist als Entscheidungskriterium dazu gekommen. Plötzlich ist auch der Blick auf die Rückseite der AU-Geräte notwendig, um entscheiden zu können, welche Fahrzeuge (Euro-Norm) die anerkannte Werkstatt (aW) denn nun prüfen darf. Benziner mit der Emissionsklasse 6 können seit der Änderung nicht mehr mit Geräten der Genauigkeitsklasse 1 geprüft werden. Von dieser Verschärfung wird aber erst die nächste Generation Motorräder betroffen sein.

Die weiteren Änderungen betreffen die Abgasuntersuchung an Dieselfahrzeugen und die Einführung einer Partikelanzahlmessung zum 01.01.2023. Die Marktrelevanz von



Foto: Adobe-Stock

Dieselmotoren ist so gering, dass diese weiterhin von der Abgasuntersuchung verschont bleiben.

### Neues zur Kalibrierung von AU-Geräten

Die Kalibrierung ist zwischenzeitlich eine bekannte Größe im Werkstattalltag geworden. Erfahrungen aus der Praxis und die Einbindung der Partikel-Messgeräte von Dieselfahrzeugen führten dazu, dass die Kalibrierrichtlinie (RiLi) aus 2018 noch mal überarbeitet wurde.

Die neue RiLi wird zum 01.01.2023 die bisherige ablösen. Vor der ersten Inbetriebnahme

muss eine normkonforme Erstkalibrierung durchgeführt werden. Bei einem Eingriff ins Gerät, wie z. B. bei einer Reparatur oder Wartung nicht aber bei einer Justage, muss eine neue Kalibrierung stattfinden. Die Frist für eine Wiederholungskalibrierung bleibt wie bisher jährlich und monatsgenau. Der Kalibrierschein (außer die Erstkalibrierung) ist als Kopie in der Zentralen Datenbank und durch einen QR-Code am AU-Gerät selbst zu dokumentieren. Ist eine Justage erforderlich, sind die Messwerte vor der Justierung aufzunehmen und auf dem Kalibrierschein zu dokumentieren.

# Wenn's mal wieder länger dauert

**Werkstätten, die sich bei unklarem Fehlerbild auf einen Reparaturauftrag einlassen, begeben sich rechtlich auf unsicheres Terrain. Wer nicht im Sumpf landen will, sollte sich absichern.**

Man kennt sie, die lieben Kunden, die die eierlegende Wollmilchsau nicht im Streichelzoo, sondern in der Werkstatt verorten. „Geht das auch billiger?“ – „Geht, aber ich weiß nicht, ob das hält.“ Der Werkstattmitarbeiter muss dabei den Spagat schaffen zwischen dem, was für eine ordnungsgemäße Reparatur getan werden muss und dem, was der Kunde bereit ist, zu zahlen. Wenig zahlen – viel bekommen, laute die Devise.



Foto: ProMotor

## Die richtige Wortwahl im Werkstatt-auftrag

Das Zauberwort heißt „Fehlersuche“. Anders als sonst im Werkvertragsrecht üblich schuldet die Werkstatt hierbei keinen Erfolg. Wer den Auftrag „E-Motor instandsetzen“ annimmt und dafür einen Preis nennt, muss genau das tun: Der Elektromotor (des E-Bikes) muss nach der zum angegebenen Preis

durchgeführten Reparatur wieder funktionieren. Rechtlich nennt man das den „Erfolg“. Bei der reinen Fehlersuche muss die Werkstatt nur „suchen“, aber nicht „finden“. Das heißt, der Kunde muss für die Suche nach dem Fehler bezahlen, auch wenn der nicht gefunden wird. Das hat das Oberlandesgericht Hamm in einem neuen Urteil bestätigt (Urteil v. 16.9.2020, Az. 12 U 177/19). Bei unklarem Fehlerbild darf die Fehlersuche

aber natürlich auch nicht ausfern. Die Richter aus Hamm beschreiben dies mit der Beachtung des Gebotes der wirtschaftlichen Betriebsführung. Dabei muss die Werkstatt zunächst die wahrscheinlichsten Fehler untersuchen und hiervon erst die für den Kunden günstigste Ursache ausschließen, um sich so an das wahre Problem heranzutasten. So weit die Theorie. Was aber, wenn der Kunde eine weitere Fehlersuche nicht möchte, sondern eine von mehreren möglichen Arbeiten in Auftrag gibt, von denen nicht klar ist, ob sie zum Erfolg führen? Dann sollte die Werkstatt dem Kunden die Optionen klar vor Augen führen und auf die finanziellen Folgen hinweisen.



Eine Formulierungshilfe kann unter [hagemeyer@kfz-nrw.de](mailto:hagemeyer@kfz-nrw.de) angefordert werden.

# Pannenhilfe

**Wer mit dem Auto liegen bleibt, ruft in der Regel den Pannendienst eines Automobilclubs, weniger bekannt dürften die Schutzbriefe für Radfahrer sein.**

Nahezu alle Automobilclubs haben ihr Selbstverständnis von einer Interessenvertretung der Autofahrer hin zu einem Service-Dienstleister für Mobilität entwickelt. Hierzu zählt insbesondere auch der Vertrieb von Versicherungen, Schutzbriefen und dem Angebot der Pannenhilfe.

Die zunehmende Popularität des Fahrrades scheint einen weiteren Wandel dieses Selbstverständnisses einzuleiten. So mancher Automobilclub versteht sich sogar selbst als größter Interessenverband der Radfahrer, da nahezu jeder Autofahrer auch ein Fahrrad besitzt. Unbestreitbar erscheint damit, dass die Automobilclubs ihre Fühler in Richtung Zweirad ausbreiten.

So testet derzeit der ADAC im Raum Berlin-Brandenburg noch bis zum 31.10.2021 einen Pannen- und Unfallservice für Fahrräder und Pedelecs. Dabei profitiert der Versuch von einem umfassenden Netz eigener Servicefahrzeuge. Neben einer vor Ort Reparatur kleinerer Defekte wird bei größeren Defekten ein Transport zur Werkstatt oder auf Wunsch nach Hause angeboten.



Weitere Infos gibt es unter dem Link: <https://www.adac.de/services/fahrradpannenhilfe/>

Andere Automobilclubs wie der ACE sind über das Stadium einer Erprobung schon hinaus. Im Comfort-Tarif ist der Fahrrad-Schutzbrief enthalten. Neben einer 24/7 Pannenhilfe vor Ort werden ein Abschleppdienst und eine Werkstattvermittlung angeboten. Ab einer Entfernung von 10 km zum Wohnort besteht sogar Anspruch auf Bergung, Weiter- oder Rücktransport.

Aber nicht nur Automobilclubs sichern die Mobilität von Radfahrern ab. Der ADFC bietet seinen Mitgliedern in Kooperation mit der ROLAND Versicherung ebenfalls eine Pannenhilfe an. Im Gegensatz zu den Automobilclubs wird dabei nicht allein auf eine eigene Reparaturflotte zurückgegriffen, sondern auf ein freies Netzwerk. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten können sich interessierte Werkstätten und Fahrradhändler dem Netzwerk anschließen und beispielsweise selbst eine Pannenhilfe vor Ort oder Reparatur im eigenen Laden anbieten.



Foto (Hintergrund): fotofela



Zur Teilnahme bietet der ADFC auf seiner Webseite ein Kontaktformular an, welches unter dem nachfolgenden Link abrufbar ist: <https://www.adfc.de/sei-dabei/als-pannehelfer/>

## Preisfrage – Leasingende

Nachdem sich das Leasen von Diensträdern mittlerweile etabliert hat, stellen sich neue Fragen, weil bei vielen Leasinglaufzeiten derzeit oder zeitnah enden.



Foto: Adobe Stock

Der Kunde muss sich überlegen, ob er das Rad nach Leasingende übernehmen will. Mit der Übernahme stellt sich die Frage nach der abschließenden Besteuerung und damit einhergehend die nach dem Restwert des Rades. Ein Punkt, in dem Theorie und Praxis teilweise weit auseinanderliegen. Bedauerlicherweise setzen bundesweit die

Finanzbehörden einen Restwert von 40 % an. Bereits 2017 haben Auswertungen ergeben, dass diese Annahme nicht der Realität entspricht. Es sollte daher stets versucht werden, der Finanzbehörde mittels Einzelgutachten durch einen Sachverständigen den tatsächlichen (oft niedrigeren) Wert dazulegen. Diese Möglichkeit sieht ein Schreiben des Bundesfinanzministeriums an die obersten Finanzbehörden der Länder ausdrücklich vor.

Der überwiegende Teil von Leasing-Gesellschaften hat zwischenzeitlich auf die Situation reagiert und diese durch eine Übernahme der Pauschalbesteuerung gelöst. Leasingnehmer zahlen bei Übernahme in der Regel eine Schlussrate in Höhe von 16-19 %. Dieser Satz variiert zwischen den Leasing-Angeboten.

Die bei Rückgabe mit dem Restwert konfrontierten Leasing-Gesellschaften beauftragen wiederum Sachverständige zur Ermittlung des korrekten Restwertes. Eine allgemeingültige Vorgabe von Restwerten ersetzt die Forderung der Finanzbehörden nach einer individuellen Restwertbewertung bedauerlicherweise nicht.

## Corona und die Folgen für den Ersatzteilmarkt

Im übertragenen Sinn könnte man das, was sich derzeit auf dem Ersatzteilmarkt für Fahrräder abspielt, als „Long-Covid“ bezeichnen.

Manche Folgen treten mit Verzögerung ein. Jedenfalls erleben Zweiradbetriebe derzeit Lieferschwierigkeiten, die anteilig mit pandemiebedingten Ausfällen auf dem asiatischen Markt zusammenhängen. Was schon zu Beginn der Lieferkette nicht stimmt, wirkt sich natürlich am Ende aus: Und damit leider genau da, wo der Kunde steht. Dass genau dieser wenig begeistert ist, wenn er das bestellte und sehnsüchtig erwartete (E-) Bike erst im Winter bekommt, ist aus seiner Sicht durchaus verständlich. Die entscheidende Frage ist aber, wie Betriebe mit Reklamationen umgehen sollen.

### Keine Liefertermine versprechen

Hat der Betrieb dem Kunden die Lieferung seines Fahrrades für „Oktober 2021“ in Aussicht gestellt, handelt es sich hierbei um einen verbindlichen Liefertermin, auf den der Kunde bestehen kann. Wird der Termin nicht eingehalten, hat der Kunde die Möglichkeit vom Vertrag zurückzutreten. Wenn das Fahrrad dann im Dezember kommt, bleibt der Betrieb darauf sitzen. Der Zusatz „unverbindlicher Liefertermin“ hilft übrigens auch nur bedingt. Die Wartefrist lässt sich zwar etwas nach hinten verschieben, wenn die Ware aber nach Monaten nicht kommt, kann der Kunde auch hier vom Vertrag Abstand nehmen. Deshalb kann die Lösung nur sein, überhaupt keinen Liefertermin zu nennen. Hier kommt es auf das nötige Fingerspitzengefühl an. Auf der einen Seite möchte man den Kunden mit der Aussage „Keine Ahnung, wann das kommt“ ungern verärgern, auf der anderen Seite können Versprechungen, die nicht gehalten werden, Konsequenzen haben. Unternehmer müssen daher die Marktlage sorgfältig sondieren, um Lieferzeiten wenigstens ansatzweise abschätzen zu können. Wenn Betriebe in den sauren Apfel beißen müssen und den Kunden



Bild: animafora – Fotolia

aufgrund des eingetretenen Lieferverzugs nicht zur Abnahme des Fahrrades zwingen können, stellt sich natürlich die Anschlussfrage: Und was soll ich jetzt mit dem Fahrrad? Vor allem bei Rädern, die nicht von der Stange kommen, ist diese Frage mehr als berechtigt. Hier ist darauf hinzuweisen, dass Liefertermine nicht nur vom Händler, sondern auch von Lieferanten einzuhalten sind – allerdings mit dem Unterschied, dass im Verhältnis zweier Unternehmer vieles in den AGBs vereinbart bzw. ausgeschlossen werden kann. Will heißen: Der Betrieb hätte im Falle des Falles auch Ansprüche gegen seinen Lieferanten, könnte also z. B. seinerseits von der Bestellung Abstand nehmen. Um hierbei aber keine bösen Überraschungen zu erleben, sollten Betriebe sich (soweit vorhanden) mit den Lieferbedingungen ihrer Lieferanten oder Hersteller vertraut machen.

# Suchen und finden!

Der Azubi- und Fachkräftebedarf bei den Betrieben ist hoch. Es wird immer schwieriger, geeignete Kandidaten zu finden und diese dann als Mitarbeiter auch langfristig an das Unternehmen zu binden. Über Online-Jobbörsen können Betriebe gezielt eine Stellenanzeige schalten und erzielen damit eine hohe Reichweite bei ihrer Zielgruppe. Vor dem Hintergrund der aktuellen Fachkräftesituation im Handwerk hat der ZDH ein Rahmenabkommen mit der Online-Jobbörse Stepstone geschlossen. Die Son-

derkonditionen gelten für alle Handwerksbetriebe, Handwerksorganisationen sowie wirtschaftliche und sonstige Einrichtungen des Handwerks. Statt bisher 1.195,00 Euro zzgl. MwSt. belaufen sich die Kosten für eine Einzelanzeige „Professional“ nun auf 761,00 Euro zzgl. MwSt. Die mit StepStone vereinbarten Sonderkonditionen dieses Rahmenvertrages sind – anders als bei vielen Einzelvereinbarungen – an keinerlei Kontingente oder Abnahmeauflagen seitens des Handwerks gebunden.



Ansprechpartner für Nutzer dieses Rahmenvertrages ist:

Pascal Schonert  
StepStone Deutschland GmbH  
Völklinger Straße 1  
40219 Düsseldorf  
[Pascal.Schonert@stepstone.de](mailto:Pascal.Schonert@stepstone.de)  
Tel. +49 211 93493 1197  
Fax. +49 211 93493 2118

# Was ist meine Firma wert?

**Viele Unternehmer haben bei der anstehenden Betriebsübergabe keine konkreten Vorstellungen, was ihr Lebenswerk einem Nachfolger wert sein müsste. Weder die Bilanz noch die betriebliche Erfolgsrechnung oder Umsatz können eine verlässliche Antwort auf diese Frage geben.**

Zudem verkauft man sein Unternehmen nur einmal, sodass auch keine Erfahrungswerte vorliegen. Vorausschauende Betriebsinhaber lassen den Betrieb deshalb frühzeitig bewerten – mit einem objektiv ermittelten Wertansatz als Verhandlungsbasis überzeugt man potenzielle Übernehmer leichter.

Ein aussagefähiges Wertgutachten kann Unternehmern helfen, eine realistische Kaufpreisidee zu finden. Eines jedoch vorweg: einen Gegenwert für investiertes Herzblut, 30 Jahre Arbeit, sechs Tage in der Woche, kaum Urlaub kann kein Wertgutachten berücksichtigen. In der Praxis gibt es jedoch nicht die einzig richtige Bewertungsmethode. Meistens führen verschiedene Wege zur Findung eines marktgerechten Verkaufspreises eines Unternehmens.

Am Anfang eines solchen Prozesses muss aber zu allererst geklärt werden, was denn überhaupt und wie es verkauft werden soll? Lediglich der Geschäftsbetrieb mit einer Verpachtung der Betriebsimmobilie? Oder Verkauf des Unternehmens mit allen Wirtschaftsgütern? Will man einzelne Wirtschaftsgüter (Asset-Deal) wie bei Einzelunternehmen und Personengesellschaften üblich oder die gesamte Gesellschaft (Share-Deal) veräußern?

## Anlagenbewertung

Falls ausschließlich Wirtschaftsgüter eines Geschäftsbetriebes veräußert werden sollen, sollte zu den bekannten bilanziellen Buchwerten eine Verkehrswertstellung des betrieblichen Inventars erfolgen. Eine Be-

wertung der Immobilie zum Verkehrswert ist die Grundlage für die Ermittlung des Marktpreises oder eines angemessenen Pachtzinses. Eine moderne und intakte Betriebseinrichtung und eine sanierte Immobilie stellen die betriebliche Substanz dar und beeinflussen den Kaufpreis ganz entscheidend.

## Unternehmensbewertung

Soll dagegen eine Gesellschaft veräußert werden, geht es um eine Unternehmensbewertung. Nur ein rentabel wirtschaftendes Unternehmen ist auch zukunftsfähig. Dazu muss ein Betrieb nicht nur seine Kosten he reinwirtschaften, sondern auch kalkulatorische Aufwendungen. Dazu gehören Inhaberentnahmen, Ehegattentätigkeit, Mieten oder das Bilden von Rücklagen für Zukunftsinvestitionen, die im Jahresabschluss entweder gar nicht oder nur unvollständig enthalten sind. Zur Feststellung wird meistens eine vereinfachte Form des Ertragswertverfahrens gewählt, die den Durchschnittsgewinn vor Steuern und Zinsen - das sogenannte EBIT - der letzten drei bis fünf Jahre ermittelt. Mit einem Faktor zwischen vier und fünf multipliziert, gelangt man zur vereinfachten Ertragswertfeststellung des Unternehmens. Für eine überschlägige Wertermittlung eines Unternehmens ergibt dies zumindest einen ersten Anhaltspunkt.

## AWH-Verfahren

Sehr viel geeigneter für Handwerksbetriebe das sogenannte AWH-Verfahren. Das Kürzel steht für „Arbeitsgemeinschaft der Wertermittelnden Betriebsberater im Handwerk“.



Beim AWH-Verfahren werden die Gewinne der vergangenen Jahre analysiert und um Einmaleinflüsse bereinigt. Dann werden einzelne Wirtschaftsjahre gewichtet, wobei diejenigen aus der jüngeren Vergangenheit einen höheren Stellenwert haben. Das Ergebnis wird dann in die Zukunft projiziert.

## Branchenkenntnis

Branchenbesonderheiten sind bei Bewertungen immer entscheidend. Die Wertgutachten der Betriebsberatungsstelle akzeptieren deshalb auch die Banken, die eine Übernahme finanzieren oder eine öffentliche Mittelbank wie die KfW einbinden. Aber Unternehmenswert ist nicht gleich Kaufpreis. Die Kreditinstitute achten darauf, dass trotz Unternehmenswertfeststellung keine überhöhten Kaufpreise finanziert werden. Auch bei Streitigkeiten mit dem Finanzamt im Rahmen von Schenkungen innerhalb der Familie kann ein objektives Wertgutachten hilfreich sein. Die Betriebsberatungsstelle hat dazu die Branchenkenntnisse aus vielen Bewertungen und steht den Mitgliedsbetrieben zur Erstellung von Wertgutachten zur Anlagenbewertung als auch für ganzheitliche Unternehmensbewertungen nach dem AWH-Standard zur Seite.

Weitere Informationen können über die Betriebsberatungsstelle unter 0211/92595-22 oder [esser@kfz-nrw.de](mailto:esser@kfz-nrw.de) bezogen werden.