



Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Kfz-Gewerbe Hessen



Thorsten Krämer

Landesinnungsmeister und Vizepräsident
Kfz-Gewerbe Hessen

Statement

Jahrespressekonferenz

Wiesbaden

22. Februar 2024

- es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,

heute ist Premiere für mich: die erste Pressekonferenz auf Landesebene. Ein wichtiges Thema der Branche ist heute auch mein Thema – Service. Dies schließt die berufliche Aus- und Weiterbildung ein.

Der Service ist das Rückgrat unserer Branche. Einmal mehr ist dies im vergangenen Jahr deutlich geworden. Das Umsatzplus von 17,2 Prozent auf 2,4 Milliarden Euro allein ist Beleg, dass es in unseren Servicebetrieben genug Arbeit gab. Die Folgen der Transformation, sprich die Arbeit an Elektro-Fahrzeugen, eingeschlossen. Das Know-how und die technischen Voraussetzungen für die Arbeit an Hochvolt-Fahrzeugen sind vorhanden, das Volumen der E-Fahrzeuge wächst langsam.

Aufgrund des weiter zunehmenden Fahrzeugalters und eines immer noch steigenden Bestands sehen wir weiterhin gute Umsatz- und Ertragsaussichten. In einer Befragung erwarten rund 33 Prozent der Kfz-Betriebe eine sinkende Auslastung. Die Mehrheit jedoch sieht und das stimmt in einem schwierigen Umfeld zuversichtlich, eine stabile Auslastung.

Marken- und Freie Betriebe teilen sich den Markt. 48 Prozent des Wartungsvolumens erledigten die Markenbetriebe, 47 Prozent die Freien und 5 Prozent werden „Do-it-Yourself“ durchgeführt. Diese Marktanteile variieren je nach Pkw-Alter stark. Wir verzeichnen einen Rückgang der Hobby-Bastler, die 2022 noch 11 Prozent der Wartungsarbeiten erledigten. Sie kommen zunehmend aber an ihre technischen Grenzen.

Das Servicegeschäft hat in der jüngeren Vergangenheit auch schwache Jahre erlebt. Erst im Jahr 2022 gab es mit plus 10,6 Prozent den Schub, jetzt also 17,2 Prozent. Diese Entwicklung hält an, denn Fahrzeuge werden länger genutzt. In Hessen ist das durchschnittliche Alter der Pkw auf 10,1 Jahre angestiegen.

Dass das Servicegeschäft trotz rückläufiger Verschleißreparaturen boomt, ist an der Auslastung unserer Betriebe abzulesen. Sie ist 2023 auf nahezu 90 Prozent bei markengebundenen und 86 Prozent bei Freien Betrieben gestiegen. Der eine oder andere von ihnen wird diese starke Auslastung selbst erlebt haben: 11 Tage musste man durchschnittlich auf einen Werkstatttermin warten.

Die Jahresbilanz 2023 weist gestiegene Zahlen für die Wartung auf einem hohen Niveau aus, die Verschleißreparaturen indes bilanzieren einen Tiefstand. Das hat Gründe: die Jahresfahrleistung ist weiter gesunken und unsere modernen Automobile sind „verschleißresistenter“ geworden. Der aktuelle DAT-Report, bekanntlich eine Verbraucherbefragung, hat ermittelt, dass der Wartungsaufwand pro Pkw um 8,5

Prozent auf 357 Euro gestiegen ist. Der Preis für Verschleißreparaturen liegt bei 178 Euro, ein Plus von 16,3 Prozent.

Pro Pkw in Hessen wurde eine Wartungsarbeit erledigt, aber lediglich 0,39 Verschleißreparaturen nach 0,40 im Jahr 2022. Das hängt mit der gesunkenen Fahrleistung besonders für Benziner zusammen, vor allem aber mit der Standfestigkeit der verbauten Komponenten. Dies wirft die Frage auf, wie sich die Entwicklung der E-Fahrzeuge zukünftig bemerkbar macht. Aber noch ist der Bestand klein, in Hessen 3,3 Prozent bei vollelektrischen Pkw (BEV) und 2,4 Prozent bei Plug-in-Hybriden (PHEV). Das entspricht bei einem Pkw-Bestand von 3,9 Millionen Fahrzeugen knapp 130.000 Stromer und 94.000 Plug-in-Hybriden.

Die Diskussionen, ob die E-Mobilität das Service-Volumen reduziere, dauert an. Allerdings entstehen nicht weniger, sondern andere Arbeiten. Ein Beispiel: Aufgrund des hohen Anfahr-Drehmoments eines E-Autos nutzen sich die Reifen schneller ab. Stoßdämpfer und Fahrwerk müssen wegen des schweren Akkus mit einem höheren Fahrzeuggewicht klarkommen und sollten deshalb öfters unter die Lupe genommen werden. Ähnliches gilt vor allem für die hinteren Bremsen. Sie rosten manchmal stärker, denn sie werden seltener genutzt, weil geübte E-Auto-Fahrer meist per Rekuperation verzögern.

2023 war ein weiteres Übergangsjahr zwischen Verbrenner-Technologie und Elektroantrieb. Es kommen immer wieder Berichte auf, die die Elektro-Kompetenz hinterfragen. Jeder Markenbetrieb in Hessen hat die Hochvolt-Experten im Service und die Freien Betriebe holen mit hohem Tempo auf. Wir sind gut für die Elektromobilität ausgestattet.

Ein Thema, auf das ich besonders hinweisen möchte ist die Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO). Die Verordnung befindet sich bereits in der Rechtsförmlichkeitsprüfung beim Bundesministerium der Justiz (BMJ) mit dem Ziel, diese in den Bundesrat zur Beschlussfassung einzubringen.

Ein Punkt der Novelle ist die Überwachung der HU-Prüfstützpunkte. HU steht für die Hauptuntersuchung an Pkw und Nutzfahrzeugen. Prüfstützpunkte der Überwachungsorganisationen, deren Ingenieure die HU durchführen, befinden sich in vielen tausend vertraglich eingebundenen Kfz-Meisterbetrieben. Das heißt: Wenn ich die HU in der Werkstatt meines Vertrauens durchführen lasse, handelt es sich um einen Prüfstützpunkt.

Diese Prüfstützpunkte müssen besondere technische und fachliche Anforderungen erfüllen. Unter anderem muss der Betrieb nach geltendem Recht als kraftfahrzeugtechnisches Gewerbe in die Handwerksrolle eingetragen sein.

Werden bei der HU Mängel am Fahrzeug festgestellt, können die Kundinnen und Kunden das Fahrzeug direkt in der Werkstatt reparieren lassen, in der auch die HU-Prüfung stattgefunden hat. Der Verordnungsentwurf sieht jetzt aber vor, dass ein Prüfstützpunkt nicht unbedingt mehr in die Handwerksrolle eingetragen sein muss.

Damit würden jetzt Tür und Tor für fachlich nicht kompetente Betriebe geöffnet werden. Als Landesinnungsmeister und Vizepräsident des hessischen Kfz-Verbandes sehe ich das als direkten Angriff der Politik gegen unser Handwerk an.

Sollte dies so kommen, führt es zu einer Verunsicherung der Verbraucher und auch zu deutlich höherem Aufwand. Wird ein Mangel festgestellt, muss der Kunde zur Reparatur in eine andere Werkstatt fahren und das Fahrzeug dann später wieder zur Nachprüfung im Prüfstützpunkt vorstellen. Für uns ist dieser Ansatz absolut nicht nachvollziehbar. Wir reden hier über Qualität und Sicherheit und damit über Verbraucherschutz.

Die Kundinnen und Kunden müssen auch in Zukunft darauf vertrauen können, dass nur qualifizierte Meisterbetriebe mit Eintrag in die Handwerksrolle als Prüfstützpunkte zugelassen werden. Die meisten sicherheitsrelevanten Reparaturen, zum Beispiel an der Bremse, sind dabei aus gutem Grund an die Qualifikation eines Meisterbetriebs gekoppelt.

Wir werden in unserer Verbandsorganisation alle Hebel in Bewegung setzen, dass über den Bundesrat noch Einfluss auf die Verordnung genommen wird. Denn unsere Betriebe stehen für Verlässlichkeit, Qualität und Sicherheit und für eine sachgerechte Reparatur. Einen Schritt in die falsche Richtung darf es hier nicht geben.

In diesem Kontext ist bei uns die Sicherung des Fachkräftebedarfs ein Thema von zentraler Bedeutung. Ohne gut qualifizierte Fachkräfte sind wir als systemrelevante Branche nicht zukunftsfähig. Folglich muss in Aus- und Weiterbildung investiert werden. Vor allem die Ausbildung muss den Erfordernissen moderner Fahrzeugtechnologien gerecht werden.

Heute kann ich ihnen gute Nachrichten von der Ausbildung mitteilen: Wir haben die Anzahl neuer Ausbildungsverträge im vergangenen Jahr deutlich steigern können. Mehr noch: Wir haben die besten Ausbildungszahlen seit dem Jahr 1995. In diesen schwierigen Zeiten ist es mit Blick auf die Pisa-Ergebnisse und ein insgesamt marodes Bildungssystem besonders herauszustellen, dass die beiden größten Auto-Berufe – Kfz-Mechatroniker(in) und Automobilkauffrau/-mann – gute Bilanzen erreicht haben. Im Vergleich zu den durchschnittlichen Bundeszahlen sogar überdurchschnittlich hoch.

Die Daten im Detail: 2.433 neue Verträge insgesamt für die fünf gewerblichen und kaufmännischen Ausbildungsberufe. Das ist eine bemerkenswerte Steigerung um 19,3 Prozent. Für den Kfz-Mechatroniker sind 1.758 neue Verträge erreicht worden, eine kräftige Steigerung um 20,3 Prozent. Dies freut uns im Besonderen, weil wir damit eine kleine Minus-Phase hinter uns gelassen haben. Für den Automobilkaufmann/-frau stehen ebenfalls zweistellige Plus zahlen in der Ausbildungsbilanz 426 neue Verträge entsprechen einer Steigerung um 10,1 Prozent. Dies ist im Übrigen der höchste Wert seit 2017.

Die Verteilung der Bewerberinnen und Bewerber ist beim Automobilkaufmann/-frau fast ausgeglichen. Erfreulich ist die Wachstumsrate bei Bewerbungen zur Kfz-Mechatronikerin.

Lange Zeit bewegte sich die Quote bei niedrigen 2 bis 3 Prozent, in 2023 konnte erstmals eine Quote von fast 6 Prozent bei den neu eingestellten Kfz-Mechatronikerinnen festgestellt werden. Über diesen Trend freuen wir uns besonders.

Positiv sind die Daten auch in den zwei anderen Ausbildungsberufen: Für den Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker weist die Bilanz mit 138 neuen Ausbildungsverträgen eine Steigerung von 53,3 Prozent aus. Dann haben wir noch die Zweiradmechatroniker mit der Fachrichtung Motorrad und Fahrrad. 36 neue Ausbildungsverträge für Motorrad-Mechatroniker. Ein Plus von 20 Prozent. Für den Fahrrad-Mechatroniker haben leider ein deutliches Minus in der Bilanz: 75 neue Ausbildungsverträge sind ein Rückgang von 19,4 Prozent.

Meine Damen, meine Herren, das nenne ich insgesamt eine zukunftsweisende Ausbildungsbilanz in den hessischen Auto-Berufen. Wir können und werden die Hände nicht in den Schoß legen, denn der Weg zu einer nachhaltigen Trendwende ist holprig. Wir müssen dieses hohe Niveau der Ausbildung halten. Dies erfordert, dass wir die Berufsbilder und möglichen Abschlüsse zeitgemäß weiterentwickeln. Auto-Berufe, meine Damen und Herren, sind Berufe mit Zukunft.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.