

**Wilhelm Hülsdonk**

Bundesinnungsmeister des Kfz-Handwerks

Vizepräsident

Zentralverband Deutsches

Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

---



## **Statement**

### **Jahrespressekonferenz**

**Webkonferenz, Bonn**

**24. Februar 2021**

- Es gilt das gesprochene Wort -

Meine Damen und Herren,  
als Bundesinnungsmeister des Kfz-Handwerks möchte ich Ihnen die Bilanz des Servicegeschäfts des vergangenen Jahres erläutern. Außerdem gehe ich auf die Veränderungen bei der Anzahl der Betriebe, der Beschäftigten und Auszubildenden ein. Und ich berichte zum aktuellen Stand unseres Projekts „Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe“ (AÜK).

Im Geschäftsfeld Service und Reparatur brachte das Jahr 2020 einen Umsatzrückgang von -8,3 Prozent auf rund 27,54 Mrd. Euro im Vergleich zu 2019. Obwohl die Kfz-Werkstätten als systemrelevant eingestuft sind und auch im Lockdown geöffnet waren und nach wie vor sind, führten die Kontaktbeschränkungen besonders im Frühjahr zu einer deutlich reduzierten Werkstattauslastung.

Denn wir alle waren ja in der strengen Lockdown-Phase angehalten, nur die notwendigsten Dinge außerhalb der eigenen vier Wände zu erledigen. Viele Menschen haben daher zunächst nicht notwendige Werkstatt-Aufträge storniert oder verschoben. So ging die Quote der durchschnittlichen Werkstattauslastung im März um 10 Prozentpunkte und im April sogar um 18 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr zurück.

Im Jahresdurchschnitt lag dieser Wert um vier Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau. Darüber hinaus führte das verminderte Verkehrsaufkommen zu weniger unfallbedingten Reparaturaufträgen.

Wie die bereits erwähnte Blitzumfrage unter den Autohäusern und Kfz-Werkstätten zeigt, wirkt sich der aktuelle Lockdown auch auf die Anzahl der Werkstattaufträge aus, obwohl die Werkstätten aufgrund Ihrer Systemrelevanz ja weiter geöffnet waren und sind: So gingen die Auftragseingänge im Werkstattgeschäft im Januar 2021 um 34% und im Februar 2021 um 35% zurück (im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat). Das zeigt, wie sehr auch dieses Geschäftsfeld von der Lockdown-Situation beeinträchtigt wird.

Lassen Sie mich nochmal zum Autojahr 2020 zurückkommen: Laut den Ergebnissen des aktuellen DAT-Reports 2021 haben die Pkw-Halter im vergangenen Jahr vor allem in die Wartung ihrer Fahrzeuge investiert, um während des Jahres kontaktlos mobil zu bleiben und auch Urlaubsreisen anzutreten. So ließen die Pkw-Halter im vergangenen Jahr im Durchschnitt 1,05 Arbeiten pro Fahrzeug durchführen, während es in 2019 lediglich 0,88 Arbeiten waren.

Kommen wir nun zum aktuellen Stand bei der Anzahl der Kfz-Betriebe und der Beschäftigten. Die Anzahl der Betriebe ist im vergangenen Jahr mit 36 580 nahezu konstant zum Vorjahr geblieben (-0,1 Prozent). Allerdings gab es Verschiebungen zwischen fabriksgebundenen und freien Betrieben. Während die Zahl der fabriksgebundenen Betriebe um -2,9 Prozent und 430 Betriebe auf 14 600 schrumpfte, legte die Zahl der nicht fabriksgebundenen Betriebe um 1,9 Prozent bzw. 410 Betriebe auf 21 980 zu. Erfasst sind alle organisationsfähigen Betriebe ab einer jährlichen Umsatzgröße von 100.000 Euro aufwärts.

Die Anzahl der Beschäftigten ging auf 436 200 zurück, das sind -0,6 Prozent bzw. 2 800 weniger als im Jahr 2019. Die Zahl neuer Ausbildungsverträge ging im Vergleich zu 2019 um 2 350 zurück. Dadurch sank die Gesamtzahl der Auszubildenden im Kfz-Gewerbe um -2,5 Prozent auf rund 90 600.

Diese Entwicklung ist zum einen verursacht durch die Corona-Pandemie, zum anderen aber auch durch die politisch verursachte Fehlsteuerung der jungen Menschen in die akademische Bildung, die wir leider im gesamten Handwerk zu verzeichnen haben. Es hat sich im Lauf des vergangenen Jahres bereits abgezeichnet, dass die Zahl der gemeldeten Ausbil-

dungsstellen, aber auch der Bewerberinnen und Bewerber im Vergleich zum Vorjahr sinken würde. So hatten Umfragen bei den Betrieben zu den Planungen für das Ausbildungsjahr auf Unsicherheit und Zurückhaltung beim Ausbildungsplatzangebot hingewiesen. An dieser Stelle möchte ich an die Unternehmen im Kraftfahrzeuggewerbe appellieren, auch weiter in die Zukunft zu investieren und schon heute die Fachkräfte von morgen auszubilden. Es kommt die Zeit nach Corona, und wer dann mit seinem Betrieb personell gut aufgestellt ist, hat eindeutige Wettbewerbsvorteile.

Lassen Sie mich Ihnen zum Schluss kurz das anfangs erwähnte „AÜK“-Projekt erläutern. AÜK steht für „Akkreditierte Überprüfung im Kraftfahrzeuggewerbe“. Unter AÜK fassen wir zukünftig alle amtlichen Prüfungen und Untersuchungen zusammen, die die anerkannten Werkstätten durchführen. Dazu gehört neben der Abgasuntersuchung (AU) auch die Sicherheitsprüfung (SP) und die Gasanlagenprüfung (GAP). Die AÜK ist also keine neue Untersuchung oder Prüfung, sondern eine neue Marke für die von anerkannten Werkstätten durchgeführten hoheitlichen Aufgaben.

Zum Hintergrund: Der Ordnungsgeber will die Qualität der amtlichen Fahrzeugprüfungen auf ein neues Level heben. Im

Kraftfahrzeuggewerbe beantworten wir diese anspruchsvolle Forderung mit dem neuen Qualitätsmanagementsystem AÜK. In Aufbau und Betrieb dieses AÜK-Systems sind, unter Führung des Bundesinnungsverbands, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landesverbände und der regionalen Innungen eingebunden. Jede Werkstatt muss diesem System beitreten, um dem Kunden auch in Zukunft diese beigestellten Überprüfungen anbieten und ihre Werkstattkompetenz unterstreichen zu können. Wenn alle Betriebe mitmachen, schaffen wir es, eine bundesweite Marke zu etablieren.

Über 23 000 Betriebe haben bereits erklärt, dass sie mitmachen wollen. Diese Betriebe werden wir jetzt möglichst schnell in dieses System einbinden, damit in deren Werkstätten auch unter den neuen Rahmenbedingungen weiterhin die Abgasuntersuchung durchgeführt werden kann. Leider gibt es auf nationaler Ebene noch immer keine rechtliche Grundlage, auf die wir unsere Planungen stützen könnten. Dem Verordnungsentwurf des Bundesverkehrsministeriums zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wurde vom Bundesrat bereits zugestimmt. Doch die Sammelverordnung, in der auch alle möglichen anderen Sachverhalte geregelt werden

(zum Beispiel der umstrittene Bußgeldkatalog), ist immer noch nicht im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.

Der Akkreditierungsprozess unseres AÜK-Systems durch die Deutsche Akkreditierungsstelle (DAkkS) befindet sich aktuell auf der Zielgeraden. Wir haben im Vorfeld bereits viel in den Aufbau des Qualitätsmanagementsystems investiert, zum Beispiel in Schulungen, Audits und die Errichtung einer zentralen Datenbank. Jetzt brauchen wir endlich Rechtssicherheit. Soweit meine Ausführungen.