

Meine Damen und Herren,

als neuer 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 Thema „Zugang zu Fahrzeugdaten“.

Im Geschäftsfeld Service und Reparatur hatten wir im Jahr 2022 einen Umsatzsprung von 10,8 % auf rund 28,7 Mrd. Euro im Vergleich zu 2021 zu verzeichnen.

Die Quote der durchschnittlichen Werkstattauslastung lag im Jahresdurchschnitt bei 85 Prozent und damit um 5 Prozent-Punkte über dem Niveau von 2021. Auch der Wert des Vorkrisenjahres 2019 wurde um 2 Prozent-Punkte übertroffen.

Die Normalisierung im Werkstatt-Geschäft auf das Vorkrisen-Niveau, verbunden mit gestiegenen Kosten für Wartung und Reparaturen, hat zu diesem Umsatzsprung beigetragen.

Laut dem DAT-Report 2023 lag die Wartungshäufigkeit bei Pkw im Jahr 2022 auf demselben hohen Niveau wie im Vorjahr (bei 0,98 Wartungen pro Pkw und Jahr). Die durchschnittlichen Kosten pro Wartung stiegen um 4 % auf 329 Euro.

Bei den Unfallreparaturen hat die Zahl der hochpreisigen Schäden über 3.000 Euro laut DAT von 11 % auf 17 % zugelegt. Im Durchschnitt stiegen die Unfall-Reparaturkosten um 25 % auf 1.899 Euro. In diesem Zusammenhang ist relevant, dass in den typischen Crash-Bereichen der Fahrzeuge in den letzten Jahren immer aufwändigere Scheinwerfersysteme und Sensoren verbaut sind und vermeintlich geringe Schäden deswegen zunehmend hohe Kosten

**ES GILT DAS GESPROCHENE WORT!**

verursachen. Laut Destatis registrierte die Polizei im Jahr 2022 rund 2,4 Millionen Unfälle. Das waren 4 % mehr als 2021.

**Kommen wir zur aktuellen Situation im Werkstattgeschäft.**

Im Januar 2023 lag die Quote der durchschnittlichen Werkstatt-Auslastung bei 84 % und damit um 3 Prozent-Punkte über dem Wert des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass sich das Servicegeschäft im laufenden Jahr auf dem Niveau des Vorjahres bewegen wird.

Der Fahrzeugbestand ist weiter gestiegen, bis zum 1. Oktober 2022 auf 48,7 Mio. Pkw. (Die Zahlen für das gesamte Jahr 2022 liegen noch nicht vor). Rechnet man Krafträder, Busse, Lkw und Zugmaschinen hinzu, sind es 60,1 Mio. Kraftfahrzeuge. Und auch die 8,2 Mio. Anhänger bedürfen der Wartung und Reparatur.

Es ist außerdem anzunehmen, dass die Jahresfahrleistungen der Pkw in diesem Jahr aufgrund des Wegfalls der Corona-Restriktionen wieder zunehmen werden. Auch das hohe Durchschnittsalter der Pkw von knapp über 10 Jahren trägt dazu bei, dass der Bedarf an Wartungs- und Reparaturleistungen hoch bleibt. Die Arbeit in den Werkstätten geht uns also nicht aus. Allerdings wird die inflationäre Belastung der Betriebe weiter wachsen.

**Kommen wir nun zu den Zahlen der Betriebe, Beschäftigten und Auszubildenden.**

Die Anzahl der Kfz-Betriebe ist im vergangenen Jahr um minus 0,4 % auf 36.420 bzw. minus 150 Betriebe zurückgegangen. Während die Zahl der fabriksgebundenen Betriebe um minus 1,2 % bzw. 170 Betriebe auf 14.290 schrumpfte, legte die Zahl der nicht fabriksgebundenen Betriebe leicht um 0,1 % bzw. 20 Betriebe auf 22.130 zu. Erfasst sind alle organisationsfähigen Betriebe ab einer jährlichen Umsatzgröße von 100.000 Euro aufwärts. Der in der

**ES GILT DAS GESPROCHENE WORT!**

Branche zu beobachtende Konzentrationsprozess führt also nicht notwendig dazu, dass die Nachfrage in weniger Betrieben bedient wird.

Die Anzahl der Beschäftigten blieb mit 434.000 nahezu konstant (minus 0,2 % bzw. 1.000 Personen).

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Kfz-Gewerbe ist im vergangenen Jahr überdurchschnittlich angestiegen, und zwar um 5,1 % auf 26.709 im Vergleich zu 2021. Im gesamten dualen Ausbildungsbereich gab es laut den Zahlen des Bundesinstituts für Berufsbildung lediglich einen Zuwachs von 0,4 %. Insgesamt befanden sich im vergangenen Jahr im Kfz-Gewerbe 90.200 junge Menschen in der Ausbildung, das waren 1,8 % mehr als im Jahr 2021.

Mit dem Werkzeugkasten der „Initiative AutoBerufe – Zukunft durch Mobilität“ steht den Betrieben ein erfolgreiches Instrument für die Nachwuchsgewinnung zur Verfügung. Eine starke Ausbildung ist ein gutes Mittel gegen den Fachkräftemangel und zeigt, wie attraktiv die Berufe und die Themenfelder wie E-Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Kfz-Gewerbe sind.

**Lassen Sie mich noch ein weiteres wichtiges Thema ansprechen, und zwar den Zugang der Kfz-Betriebe zu Fahrzeugdaten und -funktionen.**

Auf europäischer Ebene sollte in diesem Jahr eine sektorspezifische Regulierung zum Zugang zu Daten, Ressourcen und Funktionen von vernetzten Fahrzeugen präsentiert werden. Zahlreiche Studien im Auftrag der EU-Kommission haben die Notwendigkeit hierfür deutlich dargelegt. Die Regulierung droht nun aber zu scheitern. EU-Kommissar Breton steht auf der Bremse. Alle warten auf die mehrfach angekündigte Veröffentlichung des Regulierungsentwurfs.

**ES GILT DAS GESPROCHENE WORT!**

Sie ist dringend notwendig, damit sich das EU-Parlament noch in dieser Legislaturperiode mit dem Entwurf befassen kann.

Im kommenden Jahr sind Europawahlen, dann wird in Brüssel erfahrungsgemäß nicht mehr viel entschieden. Und das wäre fatal. Wir brauchen jetzt eine Regulierung. Denn die Transformation unserer Branche ist in vollem Gang. E-Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung sind die Schlagworte.

Wer als Kfz-Betrieb eine Zukunft haben will, muss digitale Geschäftsmodelle entwickeln – auf Basis der Fahrzeugdaten im benötigten Umfang und der passenden Qualität. Über diese Datenflüsse und Geschäftsmodelle dürfen nicht nur die Automobilhersteller entscheiden. Im Sinne des Verbraucherschutzes muss sichergestellt sein, dass Endkunden freie Wahl bei der Auswahl ihrer Dienstleister haben und der Dienstleister der Wahl auch auf die Daten zugreifen kann, die er benötigt, um das Anliegen des Kunden bestmöglich erfüllen zu können.

Daher fordern wir als ZDK mit weiteren Verbänden und Organisationen, auf europäischer Ebene eine entsprechende sektorspezifische Regulierung zu schaffen.

Soweit meine Ausführungen.