

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 nehme Stellung zur geplanten Novelle der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (StVZO) sowie zu aktuellen Ergebnissen der Partikelmessung von Dieselfahrzeugen.

Kommen wir zur Bilanz der Arbeit in den Kfz-Werkstätten:

Im Geschäftsfeld Service und Reparatur hatten wir im Jahr 2023 einen Umsatzsprung von 17,7 % auf rund 33,8 Mrd. Euro im Vergleich zu 2022 zu verzeichnen.

Dafür gibt es verschiedene Gründe:

Der Fahrzeugbestand ist weiter angewachsen, bis zum 1. Oktober 2023 auf rund 49,1 Mio. Pkw. (Die Zahlen für das gesamte Jahr 2023 liegen noch nicht vor). Rechnet man Krafträder, Busse, Lkw und Zugmaschinen hinzu, sind es 60,8 Mio. Kraftfahrzeuge. Und auch die 8,4 Mio. Anhänger bedürfen der Wartung und Reparatur.

Die Quote der durchschnittlichen Werkstattauslastung lag im Jahresdurchschnitt bei 87 Prozent und damit um 2 Prozent-Punkte über dem Niveau von 2022. Der Wert des Vorkrisenjahres 2019 wurde sogar um 4 Prozent-Punkte übertroffen.

Im vergangenen Jahr ließen die Autofahrer (laut dem aktuellen DAT-Report) mehr Wartungen als im Vorjahr durchführen. Die durchschnittlichen Kosten pro Wartung stiegen um 8,5 % auf 357 Euro.

Der Durchschnittspreis für eine Unfallreparatur stieg sogar um 15,3 % (auf 2.189 Euro) und folgte damit der allgemeinen Teuerung.

Für das laufende Jahr rechnen wir mit gleichbleibend stabilem Servicegeschäft auf hohem Niveau. Die Ergebnisse der schon erwähnten Blitzumfrage stützen diese Prognose. So erwarten 85 % der Werkstätten bei Wartungs- und Reparaturarbeiten eine „sehr gute“ (12 %), „gute“ (41 %) bzw. „neutrale“, sprich gleichbleibende Auftragslage (32 %). Bei den Autohäusern sind es 83 % (8 % „sehr gute“, 41 % „gute“ und 34 % „gleichbleibende“ Auftragslage).

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

Die Anzahl der Kfz-Betriebe ist im vergangenen Jahr um 250 Betriebe und damit um minus 0,7 % auf 36.170 Betriebe zurückgegangen.

Während die Zahl der fabrikatsgebundenen Betriebe um minus 1,2 % bzw. 170 Betriebe auf 14.120 schrumpfte, ging die Zahl der nicht fabrikatsgebundenen Betriebe leicht um 0,4 % bzw. 80 Betriebe auf 22.050 zurück. Erfasst sind alle organisationsfähigen Betriebe ab einer jährlichen Umsatzgröße von 100.000 Euro aufwärts.

Im Fabrikatshandel setzte sich der Konzentrationsprozess hin zu größeren Einheiten fort. Hinzu kommen Betriebsaufgaben aufgrund gesteigener Anforderungen der Hersteller und Importeure sowie deren Bestrebungen, die Vertriebsnetze zu straffen.

Im Bereich der freien Betriebe gab es lediglich einen moderaten Rückgang bei der Anzahl der Betriebe, ausgehend von einem hohen Niveau, dass sich in den vergangenen sechs Jahren aufgebaut hatte.

Die Anzahl der Beschäftigten sank um 0,9 % auf 430.000 Menschen (Vorjahr 434.000).

Die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Kfz-Gewerbe hingegen ist im vergangenen Jahr wieder deutlich gestiegen. So haben die Kfz-Betriebe für den Ausbildungsberuf „Kfz-

Mechatroniker/in“ 23.517 neue Ausbildungsverträge abgeschlossen, eine Steigerung um 8,9 % gegenüber dem Vorjahr.

Auch bei den Automobilkaufleuten setzte sich der positive Trend mit 5.493 neuen Azubis fort, das sind 7,2 % mehr als im Vorjahr.

Die Ausbildungszahlen zeigen, dass unsere Branche als zukunftsweisend und innovativ wahrgenommen wird.

Insgesamt bildet das Kfz-Gewerbe zurzeit rund 92.000 junge Menschen in technischen und kaufmännischen Berufen aus.

Lassen Sie mich nun auf die beiden Themen StVZO und Partikelmessung eingehen.

Die Bundesregierung arbeitet zurzeit an einer 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 Thema der Novelle ist die Überwachung der HU-Prüfstützpunkte. HU steht für die Hauptuntersuchung an Pkw und Nkw. 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. Hier sollen jetzt Tür und Tor für fachlich nicht kompetente Betriebe geöffnet werden. Als Bundesinnungsmeister und Präsidiumsmitglied des Zentralverbands des Deutschen Handwerks sehe ich das als direkten Angriff der Politik gegen das deutsche 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 nun 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.

Wie wichtig unsere Betriebe auch für den Umweltschutz sind, zeigen erste Ergebnisse der Messung der Partikelanzahl-Konzentration (PN-

Messung) an Dieselfahrzeugen ab der Emissionsklasse Euro 6 bzw. römisch VI (sowohl für Pkw als auch für Nkw), die seit dem 1. Juli 2023 im Rahmen der Abgasuntersuchung (AU) vorgeschrieben ist.

Die Auswertung der durchgeführten PN-Messungen im Zeitraum 1.8. bis 30.10.2023 an über 940.000 Dieselfahrzeugen hat ergeben, dass davon 32.000 mit abgasrelevanten Mängeln erkannt wurden und repariert werden mussten. Das entspricht einer durchschnittlichen Mängelquote von 3,43 % bei der PN-Messung.

Weiterhin bestätigen die Ergebnisse die Effektivität der Messung realer Emissionen am Auspuffendrohr. Denn nur über die OBD-Prüfung (Fehlercodes und Fehlfunktionen) wären viel weniger fehlerhafte Fahrzeuge (0,72 %) entdeckt worden. Auch bei der PN-Messung ist daher eine Kombination aus Endrohrmessung und OBD-Prüfung am besten geeignet, um Defekte oder Manipulationen am Abgasreinigungssystem frühzeitig zu erkennen. Das trägt noch effizienter als zuvor zur Verbesserung der Luftqualität insbesondere in urbanen Räumen bei. Bereits heute ist die Abgasuntersuchung gemäß der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen ein wichtiges Element für einen nachhaltigen individuellen Verkehr. Soweit meine Ausführungen.