**Hans Jörg Koßmann**Obermeister und stellv. Landesinnungsmeister  
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe  
Innung des Kfz-Techniker-Handwerks Bremen  
Landesinnungsverband Niedersachsen

**Statement**

**Jahrespressekonferenz**

**Bremen**

**3. April 2024**

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen, meine Herren,

ich starte mit dem Service, der das Rückgrat des Kraftfahrzeuggewerbes bleibt. Einmal mehr ist dies im vergangenen Jahr deutlich geworden. Nicht allein durch den im vergangenen Jahr um 17,8 Prozent gestiegenen Umsatz, durch eine Auslastung von fast 90 Prozent und unangenehm lange Wartezeiten auf einen Werkstatttermin. Der eine oder andere von Ihnen wird erlebt haben, dass Wartezeiten auf einen Werkstatttermin unerfreulich sind.

Eine stabile Basis unseres Geschäfts für Wartung und Verschleißreparatur war im vergangenen Jahr ein wachsender Bestand, ein steigendes Pkw-Alter und eine längere Nutzungsdauer. Unsere Kunden sind mit ihrem aktuellen Fahrzeug zufrieden. Und wir sind es auch. Nicht nur, weil ältere und alte Fahrzeuge treue Gäste in unseren Betrieben sind und bleiben. Die höhere Nutzungsdauer spricht für die Qualität unserer Fahrzeuge.

Wartung und Reparatur sind teurer geworden. 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. Bremen hat aktuell die höchste Jahresfahrleistung der drei Stadtstaaten.

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 wurde eine Wartungsarbeit in Bremen und Bremerhaven erledigt, aber lediglich 0,39 Verschleißreparaturen nach 0,40 im Jahr 2022. Das hängt mit der gesunkenen Fahrleistung besonders der 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 hier bei uns klein, Karl-Heinz Bley berichtete von 2,3 Prozent bei vollelektrischen Pkw (BEV) und 2,0 Prozent bei Plug-in-Hybriden (PHEV). Da ist noch Luft nach oben.

Die Diskussionen, ob die E-Mobilität das Service-Volumen reduziere, dauert mit kontroversen Positionen an. Einig sind sich die Experten: Es 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 häufiger 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 die Geschwindigkeit drosseln.

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

Wir können auch Gebrauchtwagen, will ich mit Blick auf diesen Markt sagen. Der Fachhandel – also Marken- und Freie-Betriebe – haben gewonnen, der Privatmarkt 2023 war der Verlierer. 60.075 Gebrauchte wurden im Handel verkauft, 12.716 im Privatmarkt. Letzterer büßte 14,7 Prozent ein. Bei den Umsätzen von insgesamt 818 Millionen Euro erreichte der Fachhandel mit 658 Millionen rund 80 Prozent.

Die Bedeutung des Gebrauchtwagenmarktes für den Automarkt insgesamt ersehen sie aus den Umsätzen: 792 Millionen für neue, aber 818 Millionen für gebrauchte Pkw. Das Angebot im Gebrauchtwagenmarkt ist zwar gestiegen, es fehlen aber noch immer die begehrten jungen Gebrauchten.

Der reine Gebrauchtwagenhandel ist auf ein Allzeit-Hoch von 34 (Vorjahr: 26) Prozent gestiegen. Markenhandel und Privatmarkt bilanzierten historische Tiefstände mit 37 (Vorjahr: 38), beziehungsweise 29 (Vorjahr: 36) Prozent.

Auf der Habenseite unserer Kfz-Bilanz steht die Ausbildung. In diesen schwierigen Zeiten ist es mit Blick auf die Pisa-Ergebnisse und ein insgesamt marodes Bildungssystem besonders herauszustellen, dass der größte Auto-Beruf, der Kfz-Mechatroniker, eine gute Bilanz erreicht hat. Minuszahlen gibt es hingegen beim Automobilkaufmann/-frau.

Die Zahlen im Detail: 225 neue Verträge für den Kfz-Mechatroniker sind eine kräftige Steigerung um 13,6 Prozent. Dies freut uns im Besonderen, weil wir damit eine Minus-Phase hinter uns gelassen haben. Für den Automobilkaufmann/-frau stehen rote Zahlen in der Ausbildungsbilanz. 42 neue Verträge sind ein Rückgang von 6,7 Prozent.

Entgegen der bundesweiten Entwicklung gibt es bei uns weniger neue Verträge für den Beruf Zweiradmechatroniker Fachrichtung Fahrradtechnik. Hier steht ein Minus von 50 Prozent in unserer Bilanz. Es gibt lediglich 6 neue Ausbildungsverträge.

Positiv sind die Daten in einem anderen Ausbildungsberuf: Für den Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker weist die Bilanz mit 6 neuen Ausbildungsverträgen eine Stabilität, nach einem Rückgang von 33 Prozent im Vergleichsjahr 2022 aus.

Meine Damen, meine Herren, das nenne ich trotz leichter Blessuren eine zukunftsweisende Ausbildungsbilanz. 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.

Ein Nachtrag zum Service: Wir brauchen alle Fahrzeug-Daten. Heute ist es leider noch nicht so weit, denn noch immer kommen nicht alle Werkstätten in den Genuss aller Daten eines Fahrzeugs. Vor allem bei der Frage des freien Zuganges der heute von den Herstellern erhobenen Fahrzeugdaten, sind die freien Betriebe klar im Nachteil. Diese Daten sind für eine vorausschauende Fahrzeugwartung notwendig, um frühzeitig auf mögliche Fehlerquellen und damit auch eventuelle Gefahren zu reagieren. Es geht also auch um den Verbraucherschutz.

Für Fahrzeugdaten braucht es besondere wettbewerbsrechtliche Regelungen. So weit sind wir aber noch nicht. Denn diese Daten sind ein dickes Brett. Der Europäische Gerichtshof hat geurteilt, dass herstellerspezifische Einschränkungen beim Zugang zu den On-Board-Diagnose-Systemen rechtswidrig seien.

Wir fordern für einen fairen Wettbewerb eine sektorspezifische Gesetzgebung für den Zugang zu Fahrzeugdaten. Ich warne vor monopolistischen Kontrollen der Fahrzeugdaten durch Hersteller. Wir brauchen in diesem Jahr deshalb die juristischen und politischen Rahmenbedingungen in Deutschland und in Europa.

Meine Damen, meine Herren, sie entnehmen aus Rückblick und Vorausschau, dass wir ein dynamisches Autojahr 2023 erlebt haben. Die automobile Welt ist aber noch nicht in Ordnung. Größte Herausforderung des Jahres 2024: Die real verfügbaren Einkommen vieler privater Kaufinteressierten entsprechen nicht der Ausgabensituation beim Autokauf und diese zögern ihren Autokauf hinaus.

Mittlerweile muss man zur Kenntnis nehmen, dass heute individuelle Mobilität für einen Teil der Gesellschaft nahezu unbezahlbar ist. Dies gilt im Besonderen für die Elektromobilität; auch wenn die chinesischen neuen Anbieter an der Preisschraube kräftig drehen. Die nächsten Auto-Frachter für Bremerhaven werden erwartet.

Fazit aus unserer Sicht: Wir benötigen attraktive, bezahlbare Fahrzeuge, die wir erfolgreich verkaufen, warten und reparieren können. Zuverlässige Rahmenbedingungen sind dabei unerlässlich.

Danke fürs Zuhören.