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

**Statement**

**Jahrespressekonferenz**

**Bremen**

**16. März 2023**

Es gilt das gesprochene Wort

Meine Damen, meine Herren,

der bremische Markt für Automobile ist bekanntlich der kleinste Ländermarkt in Deutschland. Da fallen dann besonders hohe Steigerungen oder Verluste auf. Von beidem hatte unser Land einiges zu bieten. 66,7 Prozent plus bei den Neuzulassungen im Dezember oder 24,8 Prozent minus im Juli beispielsweise. 23,6 Prozent plus im Jahr 2021 für den Kraftfahrzeugmechatroniker, im Vorjahr war es ein Minus von 2,9 Prozent. Stabilität gab es kaum in einem Autojahr, das unser Präsident als turbulent bezeichnet.

Es gibt gute Nachrichten aus diesem turbulenten Autojahr vom Service in unseren Betrieben. Es gibt auch gute Nachrichten aus dem Ausbildungsmarkt. Das sage ich vor dem Hintergrund, dass der Kraftfahrzeugmechatroniker, wie eingangs gesagt, 2,9 Prozent weniger neue Ausbildungsverträge hat. Dazu aber später mehr.

Zunächst zum Service. Das ist in einer trüben Zeit ein Highlight, denn trotz sinkender Jahresfahrleistungen und andauerndem Homeoffice lag die Werkstattauslastung knapp unter 90 Prozent. Der Umsatz ist nach den Jahren 2020 mit minus 10,4 Prozent und minus 5,8 Prozent im Vorjahr endlich wieder im grünen Bereich. Plus 10,8 Prozent auf 222 Millionen Euro sind eine Bestmarke. 22 Millionen Euro Steigerung. Ein Grund: Unser Fahrzeugbestand wird immer älter, aktuell bei fast elf Jahren. Das Reparaturvolumen ist gestiegen bei einem durchschnittlichen Reparaturaufwand von 153 (Vorjahr: 144) Euro. Auch der Wartungsaufwand ist nach oben geklettert: 329 Euro pro Pkw und Auftrag, eine Zunahme um 13 Euro.

Wie geht das in einer Zeit, werden Sie fragen, in der von einem kleineren Servicevolumen durch die Elektromobilität gesprochen und geschrieben wird. Seit dem letzten krisenfreien Normaljahr 2019 sind die Pkw an der Weser um 8 Prozent gealtert. Noch hat die junge E-Mobilität kein Volumen, dem man Signifikanz bescheinigen sollte. Noch dominieren Benziner und Diesel im Markt, vor allem im Bestand. Rund 9.000 E-Pkw erreichen gerade einmal 3 Prozent. Folglich sind 97 Prozent Verbrenner.

Ich sage heute bewusst „noch“, denn trotz der gestrichenen oder gekappten staatlichen Förderungen wird die Elektromobilität den politisch gewollten Weg gehen. Darauf hat sich das Kraftfahrzeuggewerbe einzustellen. Aber das dauert noch einige Jahre. Der Status quo erfordert die parallele Arbeits- und Ausbildungsleistung. Schon heute ist der Service für E-Fahrzeuge Alltag in unseren Unternehmen, nicht in allen.

Die Elektromobilität wird neue Strukturen in den Kfz-Werkstätten und bei den Beschäftigten fordern. Werkstätten müssen erheblich investieren, um ihren Betrieb elektrofähig zu machen. Für unsere fabrikatsgebundenen Betriebe entsteht je nach Hersteller ein Investitionsbedarf zwischen 50.000 und 100.000 Euro. Natürlich müssen auch freie Betriebe investieren. Unsere Branche steht mittendrin in einem Wandel.

Bisherige Umsatzquellen werden mit zunehmender E-Mobilität wegfallen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssen geschult werden, sie müssen den Umgang mit neuen Werkzeugen erlernen und neue Sicherheitsanforderungen beachten. Das momentan überwiegende Verbrenner-Geschäft muss mit dem des Elektrogeschäfts kombiniert werden. Diesen Prozess haben viele Unternehmen bereits erfolgreich begonnen.

Ich werfe einen Blick in die Zukunft: Wenn künftig weniger Arbeit anfällt, die Arbeitsprozesse angepasst werden, dann werden auch Arbeitsplätze im Kfz-Gewerbe an der Weser verloren gehen. Transformation und Digitalisierung werden ihren Tribut fordern. Ich sage, dass wir in diesen nicht einfachen Zeiten ein bisschen Speck, sprich Eigenkapital, ansetzen konnten, ist für den Weg in die Zukunft unverzichtbar.

Eine Bemerkung in diesem Zusammenhang: Sie werden in den Medien Anfang Februar gelesen haben, dass eine Studie über Beschäftigungseffekte im Kfz-Gewerbe in Deutschland von einem starken Rückgang der Beschäftigungszahlen ausgeht. Auf Bremen und Bremerhaven statistisch berechnet heißt dies Arbeitsplatzverluste von rund 1.000 Stellen bis zum Jahr 2040. Dies wären jährlich rund 55 Arbeitsplätze, die durch Elektromobilität und Digitalisierung abgebaut werden sollten. Ich denke, dass ein geschrumpfter Bedarf - also nicht unbedingt ein aktiver Abbau – das Resultat des Fachkräftemangels einerseits und der Veränderungen in der Automobilwirtschaft andererseits sein könnten.

Wie auch immer, meine Damen, meine Herren, die Phase der Turbulenz wird andauern, einige – nicht nur in der Politik – sprechen von einer Zeitenwende. Und das füge ich an, es werden schleichende Prozesse der Veränderungen sein, keine Revolutionen.

Ich schulde noch Details der Ausbildungsbilanz 2022. Die Ausbildung weist Pluszahlen für den kaufmännischen Bereich und Minuszahlen für den gewerblichen Bereich aus. Plus 7,1 Prozent auf 45 (Vorjahr: 42) neue Ausbildungsverhältnisse für Automobilkaufleute und 198 (Vorjahr: 204) neue Kraftfahrzeugmechatroniker/-innen. Zur Bilanz zählen wie im Vorjahr auch zwölf Zweiradmechatroniker der Fachrichtung Fahrrad-Technik.

Noch nie war Berufsorientierung so wichtig wie heute. Noch nie war die Allgemeinbildung so wichtig. Schulabgänger einzustellen, die mit ihrem Reifegrad nicht mal der Bremer Schul-Wirklichkeit genügen, geschieht heute vielfach in der Hoffnung, dass sie den gestiegenen Anforderungen der Bord-Elektronik, der Mechatronik oder den Multimedia-Einrichtungen
moderner Kraftahrzeuge dennoch gewachsen sind. Ich sage heute aber auch deutlich: die Leistungsfähigkeit normaler Schüler macht uns das Ausbilden an hochkomplexen Technologien zum Teil schwer genug.

Es wäre indes zu einfach, dies alles auf den Lehrermangel zu schieben. Die Work-Life-Balance kann nicht mit der Ausbildung starten. Wir brauchen motivierte junge Menschen, die Freude an der Arbeit mit der automobilen Technik haben.

Die aktuelle, in der vergangenen Woche veröffentlichte Statistik über Schulabgänger ohne Abschluss sollte der Bildungspolitik ein großes Warnsignal sein, denn 10 Prozent ohne Abschluss in Bremen ist die höchste Quote in Deutschland.

Und nun zum Gebrauchtwagenmarkt, der, wie die DAT-Experten sagen, von einer multipen Mangellage gekennzeichnet war. Große Nachfrage und ein knappes Angebot haben auch die Preisschraube kräftig gedreht. Die Lage ist bekannt: vom schwachen Neuwagenmarkt kommen immer weniger Fahrzeuge zum Gebrauchtwagenmarkt, vor allen von den Vermietern und den Eigenzulassungen von Herstellern und Handel.

Die durchschnittlichen Preise liegen deutlich über dem Vorjahr. Im Privatmarkt gab es einen Preisschub um 39 Prozent auf 13.990 (Vorjahr: 10.010) Euro, im Markenhandel kletterte der durchschnittliche Preis um zehn Prozent auf 23.640 (Vorjahr: 21.250) Euro und der Freie Markt meldete 18.370 (Vorjahr: 14.470) Euro. Dies war ein Preissprung um 27 Prozent. Im Markt an der Weser bilanzierte man einen durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreis von 19.130 (Vorjahr: 15.810) Euro. Eine Steigerung um 21 Prozent.

Deutliche Verschiebungen gab es in den drei Teilmärkten: Verlierer war der Markenhandel, der um zwei Prozentpunkte auf 38 Prozent abrutschte. Der Freie Markt büßte einen Prozentpunkt ein und bilanzierte noch 26 Prozent. Gewinner in einem „dramatischen Gebrauchtwagenjahr“ war der Privatmarkt, der um drei Prozentpunkte auf nun 36 Prozent zulegte.

Während E-Autos bei Neuwagen immer beliebter werden, spielen sie auf dem Gebrauchtwagenmarkt bislang noch kaum eine Rolle. Das wird sich ändern, wie die Wachstumsraten zeigen. Auf niedrigem Niveau zeigt die Kurve aber steil nach oben: 2021 hatten reine Elektroautos erst 0,4 Prozent der Besitzumschreibungen ausgemacht, 2020 sogar lediglich 0,1 Prozent. Der Anteil wird also zwangsläufig wachsen. Allerdings treffen gebrauchte E-Autos noch nicht auf einen großen Markt.

Insgesamt zählte das Kraftfahrtbundesamt (KBA) im vergangenen Jahr 41.345 Pkw-Besitzumschreibungen. Davon entfielen 287 Halterwechsel auf reine Elektroautos. Plug-in-Hybride wechselten 435 den Eigner. Das waren jeweils rund 0,7, bzw. 1,1 Prozent des Gesamtaufkommens pro Antriebsart. Reine Benziner machten dagegen 60,3 Prozent aus, Diesel 34 Prozent.

Der Abstand zwischen der hohen Zahl von E-Modellen und Plug-in-Hybriden an den Neuzulassungen und einem geringen Anteil am Gebrauchtwagenmarkt erklärt sich vor allem durch den vor wenigen Jahren eingesetzten E-Auto-Boom. Erst mit der auf 6.000 Euro erhöhten Innovationsprämie, die mit dem Herstelleranteil auf 9.000 Euro Förderung kletterte, gab es den Schub.

Meine Damen, meine Herren,

wie geht es weiter? Prognosen seriöser Art stehen noch nicht auf einem stabilen Fundament. Es gibt noch zu viele Fragezeichen. Wie werden sich die Energiepreise entwickeln, wie hoch wird die Inflation, normalisieren sich Lieferketten, geht die allgemeine Preisentwicklung weiter nach oben, stehen weiter Reallohn-Verluste an?

Der private Autokauf war bereits im vergangenen Jahr ein Schwachpunkt der konjunkturellen Lage. Auch im laufenden Jahr werden gewerbliche Käufe, egal ob E-Fahrzeuge oder Verbrenner, den Markt stützen. Zukünftiger Autokauf und zukünftige Autonutzung sind an Preisgrenzen angekommen. Hier wurden knapp 5.000 Automobile von Privat gekauft. Tendenz sinkend, denn der prozentuale Anteil an den Pkw-Neuzulassungen hat sich von knapp 45 auf etwa 42 Prozent verringert.

In einer Zeit des knappen Angebots, langer Lieferzeiten und hoher Preise müssen Autokauf und die individuelle Mobilität gefördert und nicht belastet werden. Autokauf muss wieder ein positives Erlebnis werden. Gleiches gilt für die Nutzung. Ich will heute nicht von einer Kauf-Unlust sprechen, aber wir sehen das private Kaufinteresse als ein Sorgenkind an.

„Die Politik der Grünen überfordert den Standort Deutschland“ schrieb vor knapp drei Wochen die Zeitung mit den großen Buchstaben und druckte ein Interview mit Roland Berger. Ich zitiere: „Das Land ist in allen Bereichen komplett überreguliert - besonders die Wirtschaft. Der Staat wird mit seinen Vorschriften und Regularien zum Hemmnis für die Wirtschaft, nicht zu ihrem Förderer“. Zitat Ende. Kein weitergehender Kommentar.

Stichwort Förderer: Die gutgemeinten aber nicht gut gemachten staatlichen Förderungen der Elektromobilität müssen neu tariert werden, wenn diese Mobilität durch alle Verbote der EU die Technologie der Zukunft sein soll. Die Stunden der Wahrheit für die Elektromobilität kommen, denn die E-Mobilität ist ohne den hohen Bonus zu teuer. Nicht allein die Preise für E-Fahrzeuge sind es, auch die Nutzung und die wegbrechende Förderung.

Aus allen Debatten rund um die individuelle Mobilität muss die Ideologie raus. Ich sage als Automobilunternehmer, dass weder das Auto ein Symbol der Freiheit noch der voll besetzte Bus der Inbegriff der Verkehrswende sein kann. Wir brauchen das Automobil, wir brauchen Straßen. Allem klimatischen und zeitgeistigen Wandel zum Trotz die Zahl der zugelassenen Autos steigt weiter. Zunahmen auch in den großen Städten. Hier in Bremen und Bremerhaven gibt es eine Steigerung um 1,6 Prozent beim Pkw-Bestand in den vergangenen zwei Jahren. 4.783 Pkw mehr. Trotz einer Verkehrspolitik – na ja, sie kennen das.

Ich will aber auf Prognosen von Verkehrsforschern hinweisen, die bis 2030 ein Plus von 10 Prozent beim Verkehrsaufkommen erwarten. Und gerade junge Menschen halten den Pkw für wichtiger denn je, heißt es im aktuellen Report der DAT. Vielleicht gelingt es uns, diese Tendenzen sachlich fundiert und argumentiert den Ohren der Entscheider näher zu bringen. Alles weitere entnehmen sie bitte dem Pressetext. Wir können auch diskutieren, beispielsweiseüber den Kulturkampf um das Automobil.

Verbandsarbeit, meine Damen, meine Herren, heißt auch den Dialog mit der Öffentlichkeit zu führen, mit der Politik zu sprechen. Kurzum: wir sind eine mehrheitlich mittelständische Branche. Das bedeutet: Sich als Branche gemeinsam groß machen, ist in Zeiten wachsender Herausforderungen wichtiger denn je.

Darum werden wir auch weiterhin unsere Stimme erheben.

Abschließend noch ein Blick in die nahende Zukunft: Was kann das laufende Autojahr bringen? Der Jahresstart könnte die Zuversicht stärken, aber wir bleiben nach den Erfahrungen der vergangenen drei Jahr vorsichtig. Ich wage drei vorsichtige Prognosen: 16.200 Pkw-Neuzulassungen (= 3,4 Prozent plus), 43.700 Pkw-Besitzumschreibungen (plus 5,7 Prozent) und ein leicht steigendes Servicegeschäft.

Es gibt noch zu viele Fragezeichen, die ja, wie sie wissen, auch über einem möglichen Fußball-Länderspiel am 12. Juni im Weserstadion stehen. Fest steht: Wir haben am 14. Mai die Wahl.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.