

ZKF-Branchenbericht

Herstellender und reparierender Karosserie- und Fahrzeugbau

Veröffentlichung März 2022

Inhalt	
Daten und Fakten auf einen Blick	1
Betriebswirtschaftliche Branchenanalyse	
Karosserie-Instandsetzung und Lackierung	2
Herstellender Karosserie- und Fahrzeugbau	4
Wettbewerbsposition und Ausblick	6
Anhang: Branchenstruktur	7
Impressum und E-Mobilität	8

Betriebswirtschaftliche Branchenanalyse: Aus dem Jahr der Corona-Pandemie liefern wir Daten aus dem Karosserie- und Fahrzeugbauerhandwerk!

Der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) erstellt jährlich aussagekräftiges, branchenspezifisches Zahlen- und Datenmaterial für die Betriebe sowie für Dritte, wie Kreditinstitute und Behörden. Dabei veröffentlicht der Berufs- und Wirtschaftsverband ZKF aus Zahlen und Befragungen seiner Unternehmen Informationen aus dem herstellenden sowie dem reparierenden Karosserie- und Fahrzeugbau in Form des Branchenreports „ZKF-Branchenbericht“.

In dem durch die Corona-Pandemie geprägten Erhebungsjahr wurden die Betriebe des Karosserie- und Fahrzeugbauerhandwerks aus

dem Bereich **Karosserie-Instandsetzung und Lackierung** ab Oktober 2021 per Fragebogen zu den Betriebsergebnissen 2020 befragt. Die Auswertung erfolgte ab Dezember 2021 durch den ZKF. Die veröffentlichten Daten sind Durchschnittswerte der befragten Unternehmen.

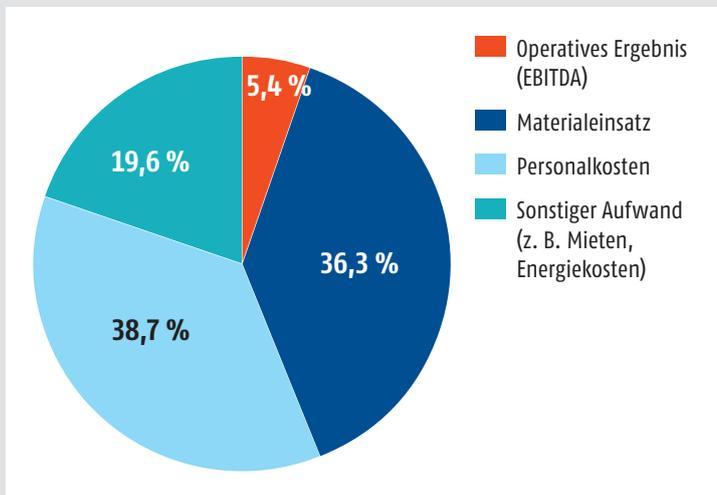
Für den **herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau** wurden Ergebnisse aus den ZKF-Ausschüssen verwendet. Einflüsse der Kurzarbeit sowie Wirtschaftshilfen des Bundes und der Länder wurden zur Abfederung der finanziellen Auswirkungen der Corona-Pandemie in der Auswertung berücksichtigt.

Daten und Fakten auf einen Blick (Stand: 1.1.2022)

Zahl der in die Handwerksrolle eingetragenen Betriebe: 4.582¹
 Zahl der Auszubildenden: 3.860¹
 Zahl der Beschäftigten: ca. 40.000²
 Umsatz: ca. 4,1 Mrd. €²

Polizeilich erfasste Unfälle pro Jahr: 2,2 Mio.³
 Gesamtzahl der Karosserieschäden: 8,0 Mio.⁴
¹ Quelle: ZDH ³ Quelle: Statistisches Bundesamt
² Quelle: Durchschnittswert der am ZKF-Branchenbericht teilgenommenen Pkw-Betriebe ⁴ Quelle: GDV

Kennzahlen der Branche: Karosserie-Instandsetzung und Lackierung 2020



Der Bereich **Karosserie-Instandsetzung und Lackierung** musste bedingt durch die pandemischen Auswirkungen im Geschäftsjahr 2020 einen starken Umsatzrückgang von 23 Prozent der Gesamtbetriebsleistung sowie ein leicht verschlechtertes operatives Ergebnis (EBITDA) von 0,1 Prozentpunkten auf 5,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Dieser geringfügige Rückgang des EBITDA war insbesondere auf die Nutzung von Kurzarbeit und wirtschaftlichen Hilfen in der Corona-Pandemie zurückzuführen. Bedingt durch den Corona-Lockdown und die Nutzung von Homeoffice sank die Mobilität, insbesondere der Dienst- und Flottenwagen, und daraus resultierend sanken die Unfallzahlen in den Betrieben. Dieser Rückgang zeigte sich auch in der Betriebsleistung Handwerk, die um 0,6 Prozentpunkte geringfügig zurückging. Der Anteil Pkw-Lackierung stieg von 30,2 Prozent auf 31,8 Prozent des Gesamtumsatzes an. Demgegenüber sank der Anteil Kundendienst und Inspektion von 6,4 Prozent auf 5,7 Prozent, was eine Folge des geringeren Verkehrsaufkommens sein kann.

Karosserie-Instandsetzung und Lackierung

Corona-Pandemie: Sinkender Umsatz und Ergebnis

Die Corona-Pandemie prägte das Geschäftsjahr 2020 der reparierenden Karosserie- und Lackierfachbetriebe: Der durchschnittliche Gesamtumsatz sank von 2.011.624 Euro auf 1.552.043 Euro. Mit Nutzung von wirtschaftlichen Corona-Hilfen ging das operative Ergebnis (EBITDA) nur um 0,1 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr von 109.594 Euro auf 83.256 Euro zurück.

Beschäftigtenstruktur:

Die Unternehmen beschäftigten durchschnittlich 14,3 Mitarbeiter im Betrieb, das sind 22 Prozent weniger als im Vorjahr. Damit reduzierte sich auch der Anteil der produktiv Beschäftigten um 2,5 Mitarbeiter auf durchschnittlich 8,5 Mitarbeiter. Im Jahr 2020 bildete jeder Betrieb durchschnittlich 2,4 Auszubildende aus, einen Auszubildenden weniger gegenüber dem Vorjahr. Dies kann durch Auswirkungen der Corona-Pandemie, aber auch durch den demografischen Wandel begründet sein.

Wirtschaftliche Entwicklung:

Das operative Ergebnis (EBITDA) verschlechterte sich geringfügig auf 5,4 Prozent der Gesamtbetriebsleistung. EBITDA bezeichnet das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte. Es beschreibt die operative Leistungsfähigkeit.

Der Rückgang zeigt sich auch in der „Betriebsleistung Handwerk“, die sich leicht um 0,6 Prozentpunkte reduzierte. Einfluss auf die Rendite der Betriebe haben auch die Versicherer, die durch die Schadenslenkung Umsatzversprechen abgeben, die mit deutlichen Preiszugeständnissen der Betriebe verbunden sind. Dies versuchen die Betriebe durch Produktivitätssteigerungen in der Betriebsleistung auszugleichen.

Trotz des gesunkenen Gesamtumsatzes und Nutzung von Kurzarbeit stieg die Personalaufwandsquote in den Betrieben nur um 0,8 Prozentpunkte an. Durchschnittlich erhielt jeder Betrieb rund 10.000 Euro Kurzarbeitergeld. Der Materialeinsatz sank nur geringfügig um 0,6 Prozentpunkte von 36,9 Prozent auf 36,3 Prozent der Gesamtbetriebsleistung. Dies kann u. a. auf höhere Ersatzteilpreise sowie Lackmaterialien zurückzuführen sein. Der sonstige Aufwand blieb fast konstant bei 19,6 Prozent des Gesamtumsatzes. Die Fixkosten im Betrieb bleiben auch in Zeiten von Umsatzrückgängen konstant, z. B. Miete.

Umsatzverteilung:

Der durchschnittliche Gesamtumsatz sank um 23 Prozent auf 1.552.043 Euro. Die Betriebsleistung Handel stieg um 0,6 Prozentpunkte auf 1,8 Prozent des Gesamtumsatzes an.

Autohäuser sind in dieser Auswertung nicht enthalten, weshalb das Verhältnis von Handwerk und Handel differenziert betrachtet werden muss: Bei Autohäusern und Kfz-Betrieben sind die Umsatzanteile durch den Verkauf von Neu- und Gebrauchtwagen völlig anders gelagert als in den reparierenden K&L-Betrieben. Hier spielt der Handelsumsatz wie bisher nur eine untergeordnete Rolle.

Bei den Umsatzanteilen dominiert weiterhin die Pkw-Reparatur einschließlich der eingebauten Ersatzteile. Der Anteil Pkw-Kundendienst sank gegenüber dem Vorjahr von 6,4 Prozent auf 5,7 Prozent des Gesamtumsatzes. Die Unternehmen versuchen, ein zusätzliches Standbein aufzubauen. Durch gesunkene Mobilität war dieser rückläufig.

Umsatz je produktiv Beschäftigten:

Trotz rückläufiger Betriebsleistung im Handwerk blieb diese nahezu konstant und sank von 180.665 Euro auf 179.278 Euro pro Beschäftigten.

Kalkulatorische Kosten:

Sie sind kein Bestandteil der Buchhaltung und werden daher in diesem Branchenbericht nicht ausgewiesen (siehe Kasten unter Tabelle auf Seite 3).

Stundenverrechnungssätze (SVS) in der Karosserie-Instandsetzung und Lackierung

Der ZKF-Branchenbericht ermittelte für 2020 im Bundesgebiet folgende Durchschnittssätze – jeweils ohne gesetzliche Mehrwertsteuer:

- Karosserie-Instandsetzung: 119,97 Euro pro Stunde
- Lackierung: 130,63 Euro (ohne Material) pro Stunde

Bei diesen durchschnittlichen SVS gibt es erhebliche Schwankungen. So liegen die SVS in Großstädten deutlich höher als in ländlichen Gebieten. Darüber hinaus zeigt sich in Nord-/Ost-Regionen eine niedrigere Tendenz als in südlicheren Landesteilen.

Karosserie-Instandsetzung und Lackierung

Branchenkennzahlen 2020

BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR	2020		2019	
	absolut	in %	absolut	in %
Produktiv Beschäftigte pro Betrieb	8,5	59,4	11,0	60,1
Übrige Beschäftigte pro Betrieb	5,8	40,6	7,3	39,9
Insgesamt Beschäftigte	14,3	100,0	18,3	100,0
Davon Auszubildende ¹	2,4		3,4	
Wirtschaftliche Entwicklung EBITDA	2020		2019	
	absolut €	in %	absolut €	in %
Betriebsleistung (Umsatz) Handwerk	1.523.865	98,2	1.987.318	98,8
Betriebsleistung (Umsatz) Handel	28.178	1,8	24.306	1,2
Betriebsleistung (Umsatz) gesamt	1.552.043	100,0	2011.624	100,0
./. Materialeinsatz ²	563.617	36,3	744.064	36,9
Rohgewinn I	988.426	63,7	1.267.560	63,1
./. Personalkosten gesamt ³	600.621	38,7	762.758	37,9
Rohgewinn II	387.805	25,0	504.802	25,2
./. sonstiger Aufwand ⁴	304.549	19,6	395.208	19,7
OPERATIVES ERGEBNIS EBITDA⁵	83.256	5,4	109.594	5,5
UMSATZVERTEILUNG		in %	in %	
Betriebsleistung (Umsatz) Handwerk		98,2		98,8
Davon Anteil Karosseriebau		0,7		1,2
Davon Anteil Nutzfahrzeug-Reparatur		1,2		1,8
Davon Anteil Pkw-Reparatur Instandhaltung, inkl. Ersatzteile		58,8		59,2
Davon Anteil Pkw-Kundendienst und Inspektionen		5,7		6,4
Davon Anteil Pkw-Lackiererei inkl. Material		31,8		30,2
Betriebsleistung (Umsatz) Handel		1,8		1,2
UMSATZ GESAMT		100,0		100,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN		€	€	
Betriebsleistung Handwerk je produktiv Beschäftigte		179.278		180.665

Fußnoten zur Tabelle

¹ Bei strenger Betrachtung wird bei den Azubis nur eine Produktivität von durchschnittlich 15 % gegenüber einem produktiv Beschäftigten erreicht. Herausgerechnet werden betriebliche Abwesenheit, wie Berufsschule und überbetriebliche Unterweisung.

² Im Materialeinsatz sind Fremdleistungen, z. B. Arbeitnehmerüberlassungen enthalten.

³ Um eine Vergleichbarkeit zwischen Kapital- und Einzelunternehmen zu gewährleisten, wurde der kalkulatorische Unternehmerlohn eingerechnet.

⁴ Einschließlich kalkulatorischer Miete.

⁵ Operatives Ergebnis vor AfA, Zinsen und Steuern (EBITDA).

Hinweis: Wichtige kalkulatorische Kosten sind – soweit es sich um ein Einzelunternehmen handelt – der kalkulatorische Unternehmerlohn, kalkulatorische Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen und die kalkulatorische Miete, falls das Unternehmen in eigenen Räumen arbeitet. Sie werden in der Kostenrechnung berücksichtigt. Verdient werden die kalkulatorischen Kosten nur, wenn diese in den Preisen der Unternehmen berücksichtigt werden. Bitte beachten Sie: Bei den angegebenen Werten handelt es sich um Durchschnittswerte der Branche.

Herstellender Karosserie- und Fahrzeugbau

Starker Konjunkturinbruch – Liquiditätsengpässe durch Lockdown

Die Mitgliedsunternehmen des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. (ZKF) sind Hersteller von Aufbauten, Spezialfahrzeugen und Anhängern in Einzel- oder Kleinserienfertigung. Sie rüsten Fahrzeuge der Nutzfahrzeugindustrie nach und ergänzen diese um Ausstattungen nach kundenspezifischen Anforderungen, wie sie von der Industrie nicht geliefert werden können.

Die Unternehmensstrukturen der im ZKF organisierten Betriebe sind sehr unterschiedlich und umfassen neben dem Kleinstbetrieb mit bis zu 10 Mitarbeitern auch Großbetriebe mit über 200 Beschäftigten, die in der Einzel- und Serienfertigung von Aufbauten und Anhängern tätig sind. Mit steigender Tendenz ist ein Großteil der Betriebe zusätzlich in der markenunabhängigen Reparatur und Unfallinstandsetzung von Pkw, Lkw, Anhängern, Bussen und Caravan tätig.

Stärkster Konjunkturinbruch im 2. Quartal seit Jahren

Obwohl die Produktion von leichten Nutzfahrzeugen bereits im Januar 2020 um 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr sank und im gleichen Zeitraum auch die Zulassung von Lkw über sechs Tonnen um 22 Prozent abgenommen hat, waren die Auftragsbücher der herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaubetriebe im ersten Quartal gut gefüllt und die positive Auftragslage der Vorjahre konnte fortgeschrieben werden. Mit der Coronakrise und dem Lockdown im März des Jahres gab es für die Branche aber einen erheblichen Einschnitt.

Aufgrund des guten Auftragspolsters und dem zu Anfang der Pandemie nicht eingetretenen Abriss der Lieferketten für Rohmaterialien und Vorprodukte konnte die Fertigung zum Beginn der Krise zunächst noch fortgeführt werden. Ein Hauptproblem stellte jedoch die Produktionseinstellung der Nutzfahrzeugindustrie dar, die bis zu acht Wochen angehalten hat und im Anschluss nur sehr langsam wieder angelaufen ist.

Diese Unterbrechung der Lieferkette, die beispielsweise im Segment der Transporter für den Monat April eine Verringerung der Produktionszahlen um 96 Prozent ausgemacht hat, verursachte Lieferverzögerungen, die sich bis in das Jahr 2021 ausgewirkt haben.

Aufgrund der weltweiten Halbleiterkrise hat sich diese Situation im Laufe des Jahres 2021 bei Lkw-Herstellern aller Marken noch verschärft und zu Lieferzei-

ten von über zwölf Monaten geführt. Mangels Elektronikkomponenten in der laufenden Lkw- und Transporter-Produktion können den Aufbauherstellern bis heute keine verlässlichen Liefertermine genannt werden, wodurch diese nur schwer ihre eigene Produktion planen können. Hohe Materialvorräte und vermehrt halbfertige Produkte in den Betrieben sind die Folge.

Liquiditätsengpässe durch den Lockdown

Erhöhte Warenbestände und eine vergrößerte Anzahl an unfertigen Produkten, bedingt durch verzögerte Fahrgestell-Lieferungen, schränkten die Liquidität der Betriebe stark ein. Hinzu kam noch die Tatsache, dass bundesweit Zulassungsstellen geschlossen wurden und fertige Fahrzeuge nicht angemeldet werden konnten. Der Bezahlprozess, der insbesondere bei Leasinggesellschaften erst mit Zulassung des Fahrzeugs anläuft, verzögerte sich teilweise um Monate und musste von den Betrieben überbrückt werden.

Gleichfalls hatten verordnete Kontaktbeschränkungen dazu geführt, dass viele Lkw-Hersteller ihren Vertrieb stark eingeschränkt haben und damit – in Verbindung mit einer allgemeinen wirtschaftlichen Unsicherheit – die Nachfrage nach Aufbauten und Innenausbauten von Nutzfahrzeugen im 2. Quartal 2020 fast zum Erliegen gekommen war.

Corona-Hilfspakete wurden genutzt

Betriebe des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus hatten – teilweise bis in das Jahr 2021 hinein – von der vereinfachten Regelung des Kurzarbeitergeldes Gebrauch gemacht, um die Lieferverzögerungen in der Produktion auszugleichen. Zusätzlich hat ein kleiner Teil der Betriebe die „Corona-Hilfspakete“ in Anspruch genommen.

Hersteller für Kommunalaufbauten zunächst weniger betroffen

Ein Bereich, der im Jahr 2020 noch von Auftragseinbußen verschont blieb, sind Hersteller von kommunalen Sonderfahrzeugen und Aufbauten. Aufgrund der langfristigen Ausschreibungsverfahren und der eingeschränkten Vergabe während der Pandemie ist davon auszugehen, dass diese Unternehmen die Auswirkungen nun verstärkt 2022 zu spüren bekommen.

Wie sich die Lage in dem Segment weiterentwickeln wird, ist schwer einzuschätzen und wird davon abhän-

gig sein, welche finanziellen Möglichkeiten für Investitionen die öffentliche Hand nach der Pandemie haben wird.

Zulassungszahlen im 2. Halbjahr leicht erholt

Im Laufe des 2. Halbjahres 2020 hatten sich die Zulassungszahlen wieder etwas erholt, jedoch befanden sie sich auf einem wesentlich niedrigeren Niveau gegenüber 2019. Nach Branchenprognose des VDA wurde für das Jahr 2020 in Westeuropa mit einem Absatzminus von 35 Prozent bei Nutzfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen gerechnet und für Deutschland ein Rückgang um 29 Prozent prognostiziert.

Abhängigkeit von der Lkw-Produktion

Der weitaus größte Teil der erbrachten Betriebsleistung steht in direktem Zusammenhang mit Neufahrzeugen, die von der Lkw-Industrie gefertigt werden. Veränderungen im Absatz der Lkw-Industrie beeinflussen gleichfalls den Bedarf an Fahrzeugauf- und -umbauten. Durch den Absatzrückgang und die Verzögerungen in den Lieferketten der Lkw-Industrie spürten die Betriebe eine direkte Auswirkung auf die eigene Produktionsauslastung.

Die Nachfrage der Kundschaft hatte sich zum Jahresende 2020 zwar stabilisiert und konnte 2021 sogar leicht anziehen. Doch es war zu beobachten, dass die Fahrgestelllieferanten nicht entsprechend nachjustieren konnten und die Lieferzeiten für Basisfahrzeuge sich deutlich verlängerten.

Es ist damit zu rechnen, dass die Folgen des sich bereits zum Jahreswechsel 2020/2021 abgezeichneten Engpasses bei Halbleitern auch noch im Jahr 2022 Bestand haben werden.

Ausblick für die Branche

Die handwerklich geprägten Betriebe stellen oft hoch spezialisierte Produkte für ihre Kunden, die mehrheitlich aus der Privatwirtschaft oder der öffentlichen Hand kommen, her. Die Aufbauten und Kundenlösungen sind so verschieden wie die Einsätze bei ihren Auftraggebern. Die Bandbreite reicht von Fahrzeugen mit Trockenfracht-, Kühl- oder Pritschenaufbauten über Spezialfahrzeuge, wie zum Beispiel Geldtransporter, Feuerwehraufbauten oder exklusive Wohnmobile, bis hin zu speziellen Anhängern und Sattelaufliegern. Auch wenn ein Großteil der gefertigten Produkte für Kunden in Deutschland hergestellt wird, produzieren Mitgliedsunternehmen auch Aufbauten und Fahrzeuge für das europäische und außereuropäische Ausland.

Die Abschwächung der Konjunktur zum Ende des Jahres 2019 konnte noch gut abgefedert werden. Doch die Lieferverzögerungen bei Fahrgestellen hat die Produktionsabläufe bei allen Betrieben ins Stocken gebracht. Auch wenn sich der Auftragseingang und die Nachfrage im Laufe des Jahres 2021 wieder stabilisiert haben, konnten die Betriebe aufgrund von fehlenden Fahrgestellen und Einzelkomponenten nicht voll ausgelastet produzieren. Eine weitere Erschwernis stellen die stark steigenden Kosten für Vormaterialien und Energiekosten dar. Bereits seit Anfang 2021 ist der Rohstoffmarkt für Stahl und Aluminium sehr angespannt und es ist aktuell eine deutlich steigende Preisentwicklung für Rohmaterialien, Halbprodukte und Ausrüstung zu beobachten. In diesem Spannungsfeld kommt der Mehrheit der ZKF-Betriebe zugute, dass sie durch eine Fokussierung auf Einzel- oder Kleinserienproduktion in ihrer Fertigung und Ausrichtung flexibel ist. Sie kann hierdurch leichter auf Marktveränderungen reagieren, als es für ein Großunternehmen mit einer Serienfertigung möglich wäre.

Die Stärke des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus: individuelle Kundenlösungen.



Bild: Hartmann

Wettbewerbsposition und Ausblick

Investitionen in die Zukunft

Künftige Herausforderungen:

Die pandemischen Auswirkungen haben auch im herstellenden sowie reparierenden Karosserie- und Fahrzeugbau enorme Herausforderungen an die Betriebe gestellt.

Im Geschäftsjahr 2020 zeigten sich unterschiedliche Auswirkungen insbesondere im Lockdown, wodurch ein Rückgang der Mobilität der Fahrzeuge und damit verbunden ein Rückgang der Unfallzahlen zu beobachten war.

Aber auch die Automobiltechnik verändert sich in immer schnelleren Zyklen und erfordert in zukünftigen Fahrzeugen modernste Elektronik mit einer Vielzahl an Assistenzsystemen sowie komplexe Sicherheits- und Komfortelektronik-Komponenten. Unumgänglich sind daher Investitionen in Werkstattausstattung und -einrichtung aufgrund moderner Fahrzeugkarosserien.

Die Investitionen in neue Mess- und Diagnosegeräte mit aktueller Software, die Einrichtung eines Aluminiumarbeitsplatzes oder die regelmäßige Schulung der Fachkräfte im Umgang mit den neuen Techniken, wie z. B. dem innovativen Produkt Multi-Marken-Diagnose-Gerät „Euro-DFT“, sind notwendig.

Der Fachkräfte- und Azubimangel bleibt ein Problemfeld der Branche, und Betriebe müssen in Ausbildung und Personal investieren. Weitere wichtige Herausforderungen sind die Digitalisierung und die Unternehmensnachfolge.

Aktuelle Weiterbildungsangebote:

Der ZKF mit der Akademie Karosserie- und Fahrzeugtechnik www.zkf.de/lehrgaenge/kurse/ bietet den Betrieben umfassende Weiterbildungsangebote an. So gewährleisten die Betriebe die hohen Anforderungen der Fahrzeughersteller für eine fach- und sachgerechte Reparatur.

Wettbewerbsituation nach Bereichen:

Die Pkw-Karosserie-Fachbetriebe besitzen ein erhebliches Absatz- und Kundenpotenzial mit gleichzeitigem Wettbewerb der Betriebe. Im herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau punkten Unternehmen, die sich in Nischen bewegen und individuelle Kundenlösungen fertigen.

Zudem unterliegen handwerkliche Aufbauhersteller aufgrund gewachsener Kundenstrukturen weniger stark dem Druck des Wettbewerbs und konjunkturellen Einflüssen als Serienanbieter. Jedoch geraten die Preise durch werkseitige Lösungen der Lkw-Hersteller oder auch durch ausländische Anbieter unter Druck.

Stichwort Schadenlenkung:

Der Trend zur Schadenlenkung unter den Versicherern, Flottenbetreibern und Leasinggesellschaften in Partnerwerkstätten setzt sich fort. Davon profitieren größere Betriebseinheiten und Betriebe zum Beispiel mit dem Zertifikat Eurogarant. Konfliktstoff entsteht durch die Kürzungen von Versicherern in den Positionen der Rechnungen. Der ZKF unterstützt die Betriebe gegenüber unberechtigten Kürzungen mit dem Projekt: „SOS-Rechnungskürzung“ unter www.zkf-info.de.

Die Konsequenz:

Angesichts des Trends zur Schadenlenkung ist es für die reparierenden Karosserie- und Lackierfachbetriebe existenziell, dass sie in Zukunft über alle fahrzeugtechnischen Daten und Reparaturvorgaben der Hersteller verfügen. Für die Unternehmen wurde ein standardisierter Online-Zugang in die Systeme der Automobilhersteller geschaffen, um technische Daten – sowohl für Pkw als auch Lkw – abrufen zu können. Wirtschaftlich sollten Betriebe auf schlanke Prozesse mit ausgehandelten Stundenverrechnungssätzen achten, die Renditen erzielen, um wachstumsorientiert investieren zu können. Auch Strategien für Tätigkeitsfelder, die außerhalb der Schadenlenkung Zusatzrenditen versprechen, sind in die Unternehmensführung einzubeziehen.

Optionen dazu werden auch für kleinere Betriebseinheiten entstehen, um sich zukünftig mehr auf Privatkunden und zusätzliche Sondersegmente, wie z. B. die Oldtimer-Restaurierung, die Reparatur von Caravans oder die Reparatur von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu spezialisieren. Für die Zukunft müssen Pkw- und Lkw-Fachbetriebe bestmöglich in technischen und organisatorischen Bereichen sowie mit liquiden Mitteln ausgestattet sein, um Investitionen tätigen zu können.

Weiterführende Brancheninformationen

- ZKF-Jahresmagazin 2022 (ab Juni 2022)
- Zeitschrift »Fahrzeug + Karosserie« (F+K), Vogel Communications Group, Würzburg
- ZKF-Mitgliederportal: www.zkf.de
- ZKF-Kundenportal: www.autounfall.info
- ZKF-Nachwuchskampagne: www.wewantyou.de
- ZKF-Portal für Flüssiggasanlagen und Freizeitfahrzeuge: www.g607.de
- ZKF-Kundenportal: www.caravan-fachbetrieb.de
- Interessengemeinschaft für Fahrzeugtechnik und Lackierung (IFL): www.ilf-ev.de

Anhang

Branchenstruktur im Überblick

Das Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk in Deutschland unterliegt den Regelungen des Gesetzes zur Ordnung des Handwerks (Handwerksordnung) und ist dort in der Anlage A aufgeführt. Das bedeutet: Die Branche gehört zu den zulassungspflichtigen Handwerken, die von einem Meister im Karosserie- und

Fahrzeugbau oder einer gleichgestellten Person geführt werden müssen. Rund 70 Prozent der in die Handwerksrolle eingetragenen Betriebe sind im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) organisiert.

Tätigkeitsbereiche des Karosserie- und Fahrzeugbaus

	Herstellender Karosserie- und Fahrzeugbau Aufbauerhersteller	Karosserie-Instandsetzung und Lackierung Karosserie-Fachbetriebe	Restauration klassischer Fahrzeuge Oldtimer-Fachbetriebe
Qualitätssiegel	<ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugbau-Fachbetrieb EN ISO 9001:2015 Partnerzertifikat der Nutzfahrzeugindustrie Caravan-Fachbetrieb E-Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> Karosserie-Fachbetrieb Eurogarant-Karosserie-Fachbetrieb Caravan-Fachbetrieb E-Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> Fachbetrieb für historische Fahrzeuge (Oldtimer-Fachbetrieb)
Kunden	<ul style="list-style-type: none"> Überwiegend gewerbliche Kunden, Behörden und Organisationen aus allen Wirtschaftszweigen und Branchen Lkw-Industrie 	<ul style="list-style-type: none"> Gewerbliche und private Kunden Versicherer, Vermittler, Flottenbetreiber, Leasinggesellschaften 	<ul style="list-style-type: none"> Gewerbliche und private Kunden Museen Oldtimer-Liebhaber
Leistungen	<ul style="list-style-type: none"> Individuelle Aufbauten – unter anderem für Getränke-, Kühl- und Baufahrzeuge, Möbel- und Tiertransporter, Wohnmobile, Spezialfahrzeuge Sattelaufleger und Anhänger Montage von Hebe- und Ladevorrichtungen, wie Ladebordwände, Kräne etc. Aus- und Umbau von Pkw und Transportern – wie behindertengerechte oder gepanzerte Fahrzeuge, Sonderfahrzeuge für Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste, etc. Kundenspezifische Änderungen an Karosserien und Fahrgestellen Ausstattung und Innenausbau von Transportern und Lkw nach kundenspezifischen Anforderungen Instandsetzung und Lackierung von Lkw, Anhängern und Bussen 	<ul style="list-style-type: none"> Pkw-Instandsetzung: Beseitigung von Karosserie-Unfallschäden an Fahrzeugen aller Marken und Hersteller einschließlich der Fahrzeuglackierung Aufbereitung von Fahrzeugen im Innen- und Außenbereich, einschließlich Spot- und Smart-Reparaturarbeiten Servicearbeiten Karosserie- und Fahrzeugvermessung Tuning Caravan-Service Hagelschadenbeseitigung Spot Repair und Smart Repair Fahrzeugaufbereitung 	<ul style="list-style-type: none"> Wiederherstellung historischer und klassischer Fahrzeuge Neuanfertigung von Blech- oder Holzteilen in Handarbeit und Einbau in die Oldtimer
Pluspunkte für die Wettbewerbsposition	<ul style="list-style-type: none"> Hoher Individualisierungsgrad Produktion mit qualifizierten Fachkräften Schnelligkeit und Flexibilität Kundennähe durch Service und individuelle Beratung Konjunkturelle Einflüsse sind weniger ausgeprägt als in der Industrie 	<ul style="list-style-type: none"> Schnelle und handwerklich qualifizierte Unfallinstandsetzung Starke Kundenorientierung Breites Angebot an Dienstleistungen rund um das Auto Spezielle Werkstatt-Ausstattungen und -Einrichtungen Geringe konjunkturelle Einflüsse 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe handwerkliche Qualität Persönliche Kundenkontakte und Weiterempfehlungen Geringe konjunkturelle Einflüsse

Für die Zukunft der Branche

Qualitätssiegel: E-Mobilität

Im Jahr 2020 hat sich laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Zahl der neu zugelassenen E-Autos in Deutschland verdreifacht. Mit dem Ziel, seine Mitgliedsbetriebe beim Einstieg in die Elektromobilität zu unterstützen, konzipierte der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. (ZKF) gemeinsam mit dem Bundesverband der Partnerwerkstätten e. V. (BVdP) die neue Marke „E-Mobilität“.

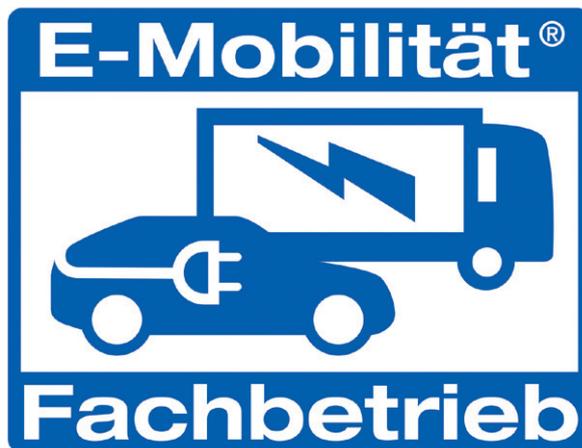
Durch diese neuen Antriebskonzepte steigen für Betriebe rund um die Unfallinstandsetzung von Fahrzeugen die Herausforderungen u. a. durch neue Entwicklungen des Absatzmarktes, die baulichen Voraussetzungen der Fahrzeuge und die Anforderungen an die Mitarbeiterqualifikation.

Die Qualifizierung berechtigt Karosserie-Fachbetriebe, das neue Verbandsiegel zu führen und aktiv Werbung zu betreiben. Mit der Erweiterung des eigenen Serviceangebots positionieren die Betriebe sich als ausgewiesener Fachbetrieb für E-Mobilität und signalisieren den Kunden Kompetenz und Service auf dem Gebiet der Reparatur von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.

Voraussetzung für das Führen der neuen Marke ist die Eintragung mit dem Karosserie- und Fahrzeugbauerhandwerk in der Handwerksrolle. Betriebe müssen darüber hinaus Arbeitsschutzmaßnahmen erfüllen und über qualifizierte Beschäftigte verfügen, die für die Arbeiten an HV-Systemen von Fahrzeugen geschult sind. Bei der Werkstattausstattung rund um die Arbeiten an elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist eine Reihe von Spezialwerkzeugen und -ausrüstung notwendig. Sind alle Anforderungen erfüllt, wird der Betrieb als Fachbetrieb für E-Mobilität anerkannt und erhält das Recht, das Qualitätssiegel zu führen.

Antragsunterlagen erhalten Betriebe über den ZKF: www.zkf.de

Qualitätssiegel: E-Mobilität



Impressum

Herausgeber: Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e. V. | ZKF

Thomas Aukamm | verantwortlich
Dierk Conrad*, Anette Gundlach*, Michael Zierau*

Grüner Weg 12 61169 Friedberg
Telefon: 06031/7 94 79-0 Telefax: 06031/7 94 79 - 10

*Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages