

ZKF-Branchenbericht

HERSTELLENDER UND REPARIERENDER KAROSSERIE- UND FAHRZEUGBAU

Veröffentlichung März 2023

Inhalt

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

Betriebswirtschaftliche Branchenanalyse: Daten aus dem Karosserie- und Fahrzeugbauerhandwerk

Der Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) erstellt jährlich aussagefähiges, branchenspezifisches Datenmaterial für die Betriebe, aber auch für Dritte wie Kreditinstitute und Behörden.

Dabei werden aus Befragungen seiner Unternehmen durch den Berufs- und Wirtschaftsverband ZKF Informationen in Form von Auswertungen aus dem herstellenden sowie dem reparierenden Karosserie- und Fahrzeugbau in Form des Branchenreports „ZKF-Branchenbericht“ veröffentlicht.

In dem durch die Corona-Pandemie weiterhin geprägten Erhebungsjahr wurden die Betriebe des Karosserie- und Fahrzeug-

bauerhandwerks aus dem Bereich **Karosserie-Instandsetzung und Lackierung** ab Oktober 2022 zu den Betriebsergebnissen 2021 befragt.

Die Auswertung erfolgte ab Dezember 2022. Die veröffentlichten Daten sind Durchschnittswerte der befragten Unternehmen.

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

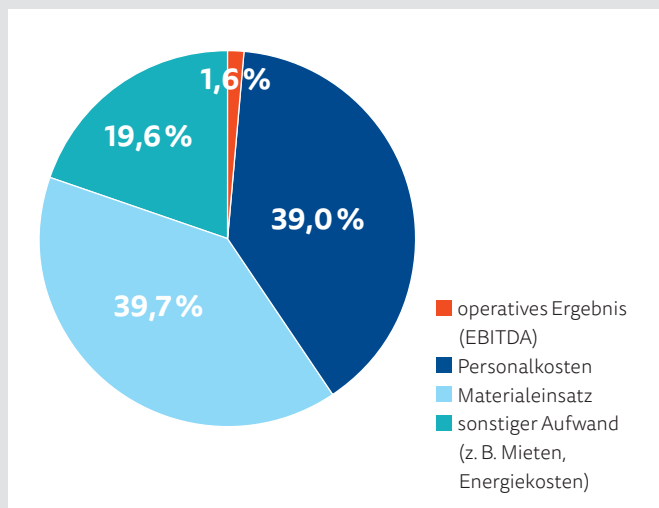
Daten und Fakten auf einen Blick | Stand: 1.1.2023

Zahl der Betriebe:	4.620 ¹
Zahl der Auszubildenden:	3.698 ¹
Zahl der Beschäftigten:	ca. 40.000 ²
Umsatz:	ca. 4,1 Mrd. Euro ²

Polizeilich erfasste Unfälle pro Jahr:	2,3 Mio. ³
Gesamtzahl der Karosserieschäden:	8,5 Mio. ⁴

¹Quelle: ZDH
²Quelle: ZKF-Branchenbericht
³Quelle: Statistisches Bundesamt
⁴Quelle: GDV

Kennzahlen der Branche: Karosserie-Instandsetzung und Lackierung 2021



Der Bereich Karosserie-Instandsetzung und Lackierung verschlechterte sich im EBITDA im Geschäftsjahr 2021 durch weitere Einflüsse der Corona-Pandemie und Kostensteigerungen im Bereich der Materialkosten. Das operative Ergebnis (EBITDA) ging von 5,4 Prozent auf 1,6 Prozent der Gesamtbetriebsleistung von 83.256 Euro auf 30.077 Euro gegenüber dem Vorjahr zurück. Steigende Materialpreise im Bereich der Ersatzteile bei der Reparatur von 28 Prozent gegenüber dem Vorjahr trugen zu dem Rückgang des operativen Ergebnisses bei. Laut einer Auswertung des GDV wurden Ersatzteile wie u. a. Kotflügel und Scheinwerfer der Autohersteller in den letzten zwölf Monaten um 8 Prozent teurer. Aber auch fehlende UPE-Aufschläge, die nicht nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen berechnet werden, trugen zu einer Verschlechterung des EBITDA dar.

Die Betriebsleistung Handwerk stieg um 18 Prozent auf 98,3 Prozent, der Handelsanteil um 9 Prozent auf 1,7 Prozent an der Gesamtbetriebsleistung. Der Anteil Kundendienst und Inspektion blieb von 5,7 Prozent auf 5,6 Prozent fast konstant.

KAROSSERIE-INSTANDSETZUNG UND LACKIERUNG

Steigender Umsatz – sinkendes EBITDA

Auswirkungen der Corona-Pandemie und steigende Kosten, insbesondere beim Materialkostenanteil prägten das Geschäftsjahr 2021 der reparierenden Karosserie- und Lackierfachbetriebe: Trotz eines steigenden durchschnittlichen Gesamtumsatzes von 1.552.043 Euro auf 1.828.238 Euro sank das operative Ergebnis (EBITDA) trotz Nutzung von wirtschaftlichen Corona-Hilfen um 64 Prozent gegenüber dem Vorjahr von 83.256 Euro auf 30.077 Euro.

Beschäftigtenstruktur:

Die Unternehmen beschäftigten durchschnittlich 15,8 Mitarbeiter je Betrieb, also 22 Prozent mehr als im Vorjahr. Damit erhöhte sich auch der Anteil der produktiv Beschäftigten um 1,2 Mitarbeiter auf durchschnittlich 9,7 und die der übrigen Beschäftigten, z. B. in der Verwaltung, auf 6,1.

Im Jahr 2021 bildete jeder Betrieb durchschnittlich 2,1 Auszubildende aus, 0,3 weniger gegenüber dem Vorjahr. Dies entspricht dem allgemeinen Trend des demografischen Wandels oder der zurückgehenden Ausbildungsbereitschaft der Unternehmen zum Beispiel aufgrund fehlender schulischer Qualifikationen.

Wirtschaftliche Entwicklung:

Das operative Ergebnis (EBITDA) verschlechterte sich von 5,4 auf 1,6 Prozent an der Gesamtbetriebsleistung.

EBITDA bezeichnet das Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte. Es beschreibt die operative Leistungsfähigkeit.

Der Materialeinsatz stieg stark von 36,3 Prozent auf 39,7 Prozent an der Gesamtbetriebsleistung. Dies kann auf die gestiegenen höheren Ersatzteilpreise sowie Lackmaterialien zurückzuführen sein. Aufgrund der angestiegenen durchschnittlichen Betriebsgröße stieg die Personalaufwandsquote in den Betrieben um 0,3 Prozentpunkte. Betriebe versuchen ihren Mitarbeiterstamm zu halten bzw. auszubauen. Der sonstige Aufwand blieb unverändert bei 19,6 Prozent des Gesamtumsatzes. Die Fixkosten im Betrieb bleiben in der Regel konstant, z. B. Miete.

Umsatzverteilung:

Die „Betriebsleistung Handwerk“ stieg um 18 Prozent, der Handelsumsatz sank um 0,1 Prozentpunkte auf 1,7 Prozent an der Gesamtbetriebsleistung gegenüber dem Vorjahr. Die durchschnittlichen Umsatzwerte der Vor-Corona-Zeit konnten noch nicht ganz von den Betrieben erreicht werden und lagen nach Berechnungen des ZKF circa 10 Prozent darunter.

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 fiel von 5,7 Prozent des Gesamtumsatzes gegenüber dem Vorjahr auf 5,6 Prozent.

Umsatz je produktiv Beschäftigten:

Der Anteil der Betriebsleistung im Handwerk stieg um 18 Prozent, die Betriebsleistung Handwerk je produktiv Beschäftigten dagegen nur um 3 Prozent von 179.278 Euro auf 185.309 Euro. Einfluss auf die Rendite der Betriebe haben auch die Versicherer, die durch die Schadenslenkung Umsatzversprechen abgeben, die mit deutlichen Preiszugeständnissen der Betriebe verbunden sind.

Kalkulatorische Kosten:

Sie sind kein Bestandteil der Buchhaltung und werden daher in diesem Branchenbericht nicht ausgewiesen (siehe Kasten unter Tabelle Seite 48).

INFO

Stundenverrechnungssätze (SVS) in der Karosserie-Instandsetzung und Lackierung

Der ZKF-Branchenbericht ermittelte für 2021 im Bundesgebiet folgende durchschnittlich „ausgehängenen“ SVS – jeweils ohne gesetzliche Mehrwertsteuer:

- Karosserie-Instandsetzung: 124,17 Euro pro Stunde
- Lackierung: 133,23 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 eine niedrigere Tendenz in Nord-/Ost-Regionen als in südlicheren Landesteilen. Die „ausgehängenen“ SVS werden in der Schadenlenkung meist selten erreicht, da Sonderkonditionen mit dem Betrieb bestehen.

KAROSSERIE-INSTANDSETZUNG UND LACKIERUNG

Branchen-Kennzahlen 2021

BESCHÄFTIGTENSTRUKTUR	2021		2020	
	absolut	in %	absolut	in %
produktiv Beschäftigte pro Betrieb	9,7	61,4	8,5	59,4
übrige Beschäftigte pro Betrieb	6,1	38,6	5,8	40,6
insgesamt Beschäftigte	15,8	100,0	14,3	100,0
davon Auszubildende ¹	2,1		2,4	
WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG EBITDA	2021		2020	
	absolut in €	in %	absolut in €	in %
Betriebsleistung (Umsatz) Handwerk	1.797.495	98,3	1.523.865	98,2
Betriebsleistung (Umsatz) Handel	30.743	1,7	28.178	1,8
Betriebsleistung (Umsatz) gesamt	1.828.238	100,0	1.552.043	100,0
./. Materialeinsatz ²	725.009	39,7	563.617	36,3
Rohgewinn I	1.103.229	60,3	988.426	63,7
./. Personalkosten gesamt ³	713.697	39,0	600.621	38,7
Rohgewinn II	389.532	21,3	387.805	25,0
./. sonstiger Aufwand	359.455	19,6	304.549	19,6
OPERATIVES ERGEBNIS EBITDA ⁴	30.077	1,6	83.256	5,4
UMSATZVERTEILUNG		in %	in %	
Betriebsleistung (Umsatz) Handwerk		98,3	98,2	
davon Anteil Karosseriebau		4,1	0,7	
davon Anteil Nutzfahrzeug-Reparatur		1,4	1,2	
davon Anteil Pkw-Reparatur Instandhaltung, inkl. Ersatzteile		59,3	58,8	
davon Anteil Pkw-Kundendienst und Inspektionen		5,6	5,7	
davon Anteil Pkw-Lackiererei inkl. Material		27,9	31,2	
Betriebsleistung (Umsatz) Handel		1,7	1,8	
UMSATZ GESAMT		100,0	100,0	
LEISTUNGSKENNZAHLEN		€	€	
Betriebsleistung Handwerk je produktiv Beschäftigte		185.309	179.278	

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 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 enthalten sind. Bitte beachten Sie: Bei den angegebenen Werten handelt es sich um Durchschnittswerte der Branche.

HERSTELLENDER KAROSSERIE- UND FAHRZEUGBAU

Weniger Umsatz – trotz gefüllter Auftragsbücher

Die Mitgliedsunternehmen des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e.V. (ZKF) stellen Aufbauten, Spezialfahrzeuge und Anhänger überwiegend für Kunden aus dem Geschäftskundenbereich (B2B) her. Weiterhin rüsten sie Fahrzeuge der Nutzfahrzeugindustrie nach und ergänzen diese um Ausstattungen nach kundenspezifischen Anforderungen, wie sie von der Fahrzeugindustrie nicht angeboten werden.

Die Unternehmensstrukturen der im ZKF organisierten Betriebe sind sehr unterschiedlich und umfassen neben dem Kleinstbetrieb mit bis 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, Caravan, Lkw, Anhängern und Bussen tätig.

Das Nutzfahrzeug ist Rückgrat der Wirtschaft

Mobilität und der Transport von Gütern spielen in unserem Land eine wichtige gesellschaftliche und wirtschaftliche Rolle. Nutzfahrzeuge – gleich mit welcher Antriebstechnik – sind auf absehbare Zeit für funktionierende Logistikketten unabdingbar.

Lkw über 6 Tonnen verlassen die Werke der Lkw-Industrie ausschließlich als Sattelzugmaschine oder als unvollständiges Fahrzeug (Fahrgestell), das anschließend durch einen sogenannten „Aufbauerhersteller“ mit einem kundenindividuellen Aufbau vervollständigt werden muss.

Die beauftragten Betriebe sind KMU, die zum größten Teil eine handwerklich geprägte Unternehmensstruktur aufweisen und hochspezialisiert maßgeschneiderte Aufbauarbeiten für Kunden im In- und Ausland produzieren.

Branche im Jahr 2021 weiterhin im Krisenmodus

Die Unternehmen des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus haben seit dem ersten Lockdown mit langen und verzögerten Lieferzeiten von Fahrgeräten der Lkw-Industrie zu kämpfen, die durch Lieferkettenunterbrechungen der Industrie auch im Verlauf des Jahres 2021 nicht abgenommen haben. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass sich seit Ende 2020 Rohzeugnisse und Halbwerkzeuge kontinuierlich verteuerten. Auch wenn ein großer Teil der Betriebe die Geschäftslage im Jahresverlauf schlechter beurteilt als vor der Pandemie, blickt eine Mehrheit verhalten optimistisch in die Zukunft und beobachtet eine leichte konjunkturelle Erholung zum Jahresende.



Bild: Filmiimpuls

Hilfsrahmenfertigung für einen Aufbau.

Aufbauerhersteller sind abhängig von der Produktion und Lieferung der Lkw-Industrie

Seit dem Lockdown im Frühjahr 2020 wurde von der Lkw-Industrie die Fahrzeugproduktion drastisch heruntergefahren. Anfangs erfolgte dies durch pandemiebedingte Werksschließungen, später durch den Abriss von Lieferketten für Komponenten, insbesondere Halbleiter.

Nach einem starken Rückgang um 15 Prozent im Jahr 2020 stabilisierte sich die Gesamtzahl der Neuzulassungen von Lkw im Jahr 2021 auf rund 293.000 Einheiten. Besonders das Segment der Lkw mit über 6 Tonnen zulässiger Gesamtmasse, die nach dem Verlassen des Lkw-Werks mit einem Aufbau versehen werden, verbuchte im Jahr 2020 einen Einbruch um 25 Prozent auf 31.323 Fahrzeuge. Im Folgejahr 2021 änderte sich die Situation mit 31.599 zugelassenen Lkw über 6 Tonnen nicht wesentlich.

Die größte Gruppe der Lastkraftwagen bilden die Transporter mit bis zu 6 Tonnen zulässiger Gesamtmasse. Die Zahl der zugelassenen Transporter ging im Jahr 2020 um 15 Prozent auf rund 263.000 Einheiten zurück und ist im Jahr 2021 nochmals um 1 Prozent gesunken.

Das Fertigungsvolumen eines Aufbauerherstellers steht in direktem Zusammenhang zur Produktionsleistung der Lkw-Industrie. Aufbauten können zwar vorproduziert, jedoch ohne ein geliefertes Fahrgerüst nicht montiert und damit Aufträge nicht abgeschlossen werden.

In Folge dieser Entwicklung verfügen die Unternehmen des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus zwar über einen hohen und mehrmonatigen Auftragsbestand, jedoch ist es für sie nicht möglich, die Aufträge umzusetzen und die Produktion voll auszulasten.

Corona-Hilfspakete wurden genutzt

Betriebe des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus haben 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, um die Auswirkungen der Corona-Pandemie zu mildern.

Die Liquidität der Betriebe sinkt

Um den steigenden Preisen für Vormaterialien entgegenzuwirken und Aufträge zu den abgeschlossenen Konditionen wirtschaftlich umsetzen zu können, erhöhen sich die Materialbestände und die Bestände an Aufbaukomponenten von Vorlieferanten, wie beispielsweise Kofferausätze, Krane und Ladebordwände, deutlich. Diese hohen Warenbestände und eine vergrößerte Anzahl an unfertigen Produkten, bedingt durch verzögerte Fahrgestelllieferungen, bindet benötigtes Kapital und schränkt die Liquidität der Betriebe stark ein.

Ausblick für die Branche

Die handwerklich geprägten Betriebe stellen oft hoch spezialisierte Produkte für ihre Kunden her, die mehr-

heitlich aus der Privatwirtschaft oder der Öffentlichen Hand kommen.

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 Sattelaufhängern.

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.

Durch die Fokussierung auf eine Einzel- oder Kleinserienproduktion sind die Betriebe des ZKF in ihrer Fertigung flexibel und können auf Marktveränderungen leichter reagieren als Großunternehmen oder Serienhersteller von Aufbauten und Anhängern. Gerade in Zeiten, in denen Neufahrzeuge lange Lieferzeiten haben, werden verstärkt Nutzfahrzeuge repariert und instandgesetzt. Durch die flexible Organisation der Betriebe lässt sich diese Veränderung leicht in den handwerklich geprägten Unternehmen umsetzen.

Die Abschwächung der Konjunktur aufgrund der Corona-Krise konnte noch gut abgefedert werden. Doch die anhaltenden Lieferverzögerungen bei Fahrgestellen, die deutlich steigenden Kosten und der Beginn des Ukraine-Krieges Anfang 2022 fordern die Unternehmen stark heraus. Die nicht planbaren Lieferungen von Basisfahrzeugen bringen die Produktionsabläufe in den meisten Betrieben ins Stocken, weshalb trotz guter Auftragslage nicht mit voller Auslastung produziert werden kann.



Pritschenaufbau in Sonderausführung.

Bild: Hensel Fahrzeugbau

WETTBEWERBSPOSITION UND AUSBLICK

Investitionen in die Zukunft

| Künftige Herausforderungen:

Nach bereits wirtschaftlich schwierigen Vorjahren wurden durch die pandemischen Auswirkungen enorme Herausforderungen an die Betriebe im Karosserie- und Fahrzeugbau gestellt. Dies zeigte sich in unterschiedlichsten Auswirkungen, z. B. bei Umsatz und Personalengpässen, verbunden mit einem Rückgang der Mobilität der Fahrzeuge und den daraus folgenden Unfallzahlen. Die Corona-Pandemie beeinflusste weiterhin die Lieferketten, und aus dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine resultierten massive Preissteigerungen, z. B. bei den Material- und Energiekosten. Aber auch die Automobiltechnik verändert sich in immer schnelleren Zyklen und erfordert modernste Elektronik in zukünftigen Fahrzeugen. Notwendig sind 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. das innovative Multi-Marken-Diagnose-Gerät „Euro-DFT“.

Der Fachkräfte- und Azubimangel verschärft sich und bleibt weiterhin ein Problemfeld der Branche. Betriebe müssen in Ausbildung und Personal investieren, und aufgrund der stark ansteigenden Qualifizierung durch modernste Reparaturverfahren sind höhere Vergütungen im Bereich des Personals notwendig. Weitere Herausforderungen sind die Digitalisierung und die Unternehmensnachfolge.

| Aktuelle Weiterbildungsangebote:

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

| Wettbewerbssituation 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.

| Schadenlenkung:

Der Trend zur Schadenlenkung unter den Versicherern, Flottenbetreibern und Leasinggesellschaften in Partnerwerkstätten setzt sich nur leicht fort. Größere Betriebs-einheiten und Betriebe, z. B. mit dem Zertifikat Euro-garant versprechen sich höhere Umsätze. Konflikte entstehen durch Kürzungen von Versicherern in den Positionen der Rechnungen. Der ZKF unterstützt dabei die Betriebe mit dem Projekt: „SOS-Rechnungskürzung“ gegenüber unberechtigten Kürzungen 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 Reparaturvorgaben der Hersteller verfügen. Wirtschaftlich betrachtet 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 Angebotspalette einzubeziehen.

Optionen werden auch für kleinere Betriebseinheiten entstehen, um sich zukünftig mehr auf Privatkunden und zusätzliche Sondersegmente zu spezialisieren, wie z. B. die Oldtimerrestaurierung oder die Reparatur von Caravans. 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.

INFO

Weiterführende Branchen-Informationen

- ZKF-Jahresmagazin 2023 (ab Juni 2023)
- 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 Aufbauhersteller	Karosserie-Instandsetzung und Lackierung Karosserie-Fachbetriebe	Restaurierung klassischer Fahrzeuge
Qualitätssiegel	- Fahrzeugbau-Fachbetrieb - EN ISO 9001:2015 - Partnerzertifikat der Nutzfahrzeugindustrie - Caravan-Fachbetrieb - E-Mobilität	- Karosserie-Fachbetrieb - Eurogarant-Karosserie-Fachbetrieb - Caravan-Fachbetrieb - E-Mobilität	Fachbetrieb für historische Fahrzeuge (Oldtimer-Fachbetrieb)
Kunden	- überwiegend gewerbliche Kunden, Behörden und Organisationen aus allen Wirtschaftszweigen und Branchen - Lkw-Industrie	- gewerbliche und private Kunden - Versicherer, Vermittler, Flottenbetreiber, Leasinggesellschaften	- gewerbliche und private Kunden - Museen - Oldtimer-Liebhaber
Leistungen	- 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	- 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- und Smart-Repair - Fahrzeugaufbereitung	- Wiederherstellung historischer und klassischer Fahrzeuge - Neuanfertigung von Blech- oder Holzteilen in Handarbeit und Einbau in die Oldtimer
Pluspunkte für die Wettbewerbsposition	- hoher Individualisierungsgrad - Produktion mit qualifizierten Fachkräften - Schnelligkeit und Flexibilität - Kundennähe durch Service und individuelle Beratung - konjunkturelle Einflüsse sind weniger ausgeprägt als in der Industrie	- schnelle und handwerklich qualifizierte Unfallinstandsetzung - starke Kundenorientierung - breites Angebot an Dienstleistungen rund um das Auto - spezielle Werkstatt-Ausstattungen und -Einrichtungen - geringe konjunkturelle Einflüsse	- hohe handwerkliche Qualität - persönliche Kundenkontakte und Weiterempfehlungen - geringe konjunkturelle Einflüsse

FÜR DIE ZUKUNFT DER BRANCHE

Ausbildungsberuf Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/in: Neuer Video-Clip und dritte Fachrichtung

Nach der Neuordnung des Berufsbildes Mitte dieses Jahres gibt es neben den zwei bestehenden Fachrichtungen „Karosserieeinstandhaltungstechnik“ sowie „Karosserie- und Fahrzeugbautechnik“, eine neue dritte Fachrichtung: die **Caravan- und Reisemobiltechnik**.

Für die Zukunft der Branche produzierte der ZKF einen Imagefilm über den Beruf des Karosserie- und Fahrzeugbaumechanikers/in – modern, zukunftsorientiert und zeitgemäß – mit einem breiten Spektrum der Tätigkeiten aus dem Handwerk. Innerhalb von 68 Sekunden werden mit dem neuen Ausbildungsclip des ZKF junge Menschen für die Branche des Karosserie- und Fahrzeugbaus begeistert. Das Berufsvideo geht auf den technologischen Fortschritt in den Fahrzeugen sowie den Bedarf der neuen Fachrichtung „Caravan- und Reisemobiltechnik“ ein.

Der neue Video-Clip wird Betrieben, Schulen und Innungen vom ZKF zur Verfügung gestellt, die den Ausbildungsberuf „Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/in“ bewerben möchten. Für die Mitgliedsbetriebe des ZKF besteht die Möglichkeit, über die Kooperation mit dem Filmteam das eigene Firmenlogo am Ende des Films einblenden zu lassen und so den Azubifilm für eigene Zwecke (z. B. Homepage, Kinowerbung, Social-Media) zu verwenden.

Den Ausbildungsfilm erhalten Betriebe über den ZKF:

info@zkf.de

Weitere Informationen erhalten Sie unter:

www.zkf.de



Bild: Filmimpuls

Neuer Video-Clip zum Bewerben des Berufes.

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 794 79-0 Telefax: 06031 794 79-10



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages