

Von der Kfz- in die Fahrradwerkstatt?

Der von der EU erhoffte Austausch von Fachkräften zwischen Auto- und Fahrradbranche existiert bisher nur in der Theorie. In der Praxis gibt es rechtliche, fachliche und auch mentale Hürden. Einen neuen Ansatz zeigt das Berliner Mobilitätshaus von Christoph Golbeck.



von Jutta Maier

veröffentlicht am 03.01.2024

Christoph Golbeck hat vor einigen Wochen einen neuen **technischen Betriebsleiter** eingestellt. Dass er den qualifizierten Mitarbeiter in Zeiten des Fachkräftemangels gewinnen konnte, schreibt er seinem preisgekrönten Konzept zu: dem Mobilitätshaus. Statt Autos stehen im Showroom des einstigen Autohauses seines Vaters in Berlin-Friedrichshain seit Ende 2021 **Lastenfahrräder und Ladelösungen**, Kundinnen und Kunden können eine Mobilitätsberatung in Anspruch nehmen. In Zukunft würde Golbeck auch gerne ÖPNV-Tickets verkaufen. Er will mit der Transformation sicherstellen, dass das Unternehmen **in zehn Jahren noch existiert**, wie er sagt.

Denn auch wenn sein Betrieb bis jetzt fast ausschließlich noch **mit der Reparatur von Autos** Geld verdient: Studien gehen davon aus, dass ein Viertel bis die **Hälfte aller Autohäuser** in den nächsten fünf bis zehn Jahren **vom Markt verschwinden** werden. Weil Hersteller ihre Fahrzeuge zunehmend direkt verkaufen, Elektroautos weniger Reparaturen brauchen und der Verkaufsprozess immer mehr über das Internet passiert.

Golbeck und Mitgründer Sebastian Olényi gewannen im November den **Deutschen Nachhaltigkeitspreis** für ihr Mobilitätshaus-Konzept. „Sich konsequent zu einem **progressiven Kurs** zu bekennen, kann ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal sein im angespannten Arbeitnehmermarkt“, sagt Golbeck. Progressiv zu sein, bedeutet für ihn, alle Verkehrsträger **so ernst zu nehmen wie das Auto**. Künftig wird sein Unternehmen immer mehr Lastenräder oder Fahrzeuge aus der Mikromobilität reparieren, erwartet der Unternehmer.

Fachkräftemangel trotz eigenem Ausbildungsprogramm

Allerdings braucht er dafür **qualifizierte Beschäftigte** – und die sind Mangelware. Die EU erhofft sich mit ihrer *Fahrradstrategie* (https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-11/European_Declaration_on_Cycling_text.pdf) und -erklärung, dass Arbeitskräfte aus anderen Industrien – etwa der Automobilindustrie, die durch die Elektrifizierung ihren Job verlieren – in der Zweiradbranche eine neue Aufgabe finden (*Background berichtete* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/parlament-will-eu-zum-fahrradland-machen>)). Doch noch existiert die Idee nur in der Theorie. Der Fahrradhersteller **Riese & Müller** hat ein **eigenes Ausbildungsprogramm** aufgesetzt, trotzdem fehlen Fachkräfte in der Produktion sowie IT-Kräfte und Ingenieure. Geschäftsführerin **Sandra Wolf** kann den Austausch zwischen Beschäftigten beider Branchen bisher nicht erkennen. Dennoch ist sie davon überzeugt, dass die Fahrradindustrie ein attraktiver Arbeitgeber für junge Ingenieur:innen ist.

„Es gibt nicht genug qualifiziert ausgebildete Zweiradmechatroniker“, sagt auch **Gerd Lemken**, Geschäftsführer des Fahrradhändlers **Punta Velo**. Er hat drei Niederlassungen in Essen, Berlin und Köln – unter anderem als Servicepartner des Herstellers Rose Bikes – und beschäftigt 26 Mitarbeitende. Der Beruf des Zweiradmechanikers, wie er früher hieß, habe bis vor einigen Jahren ein **geringeres Ansehen** gehabt und sei auch weiterhin **schlechter bezahlt** als der des Kfz-Mechatronikers, erklärt Lemken. Zudem sei die Branche geprägt von **inhabergeführten Kleinbetrieben**, die zum Teil wenig Professionalität an den Tag legten im

Vergleich zu Kfz-Werkstätten, die den Vorgaben großer Autohersteller genügen müssen.

Die **Stundenverrechnungssätze** seien erst in den vergangenen zwei bis drei Jahren gestiegen, berichtet Lemken. Viele Betriebe arbeiteten noch auf Basis von **40 bis 50 Euro**, während in der Autoindustrie inzwischen Sätze von **170 bis 180 Euro** üblich seien. Dass der Trend nach oben zeigt, habe mit dem Fahrradboom der vergangenen fünf Jahre zu tun. „All diese Fahrräder müssen gewartet werden“, sagt Lemken. Viele Werkstätten seien von **dem Run überfordert**, was zu monatelangen Wartezeiten für Termine führe.

Wenig Interesse an Fahrrädern bei Kfz-Mechatronikern

Marcus Büttner, Geschäftsführer des Landesinnungsverbands für das **Zweiradmechaniker-Handwerk in NRW**, hält die Stundenverrechnungssätze von Fahrradmechatronikern hingegen für angemessen. Sie seien inzwischen auf 75 bis 85 Euro gestiegen und gingen in Ballungsräumen über 100 Euro hinaus. Auch sei die Ausbildung digitaler geworden. Den Fachkräftemangel in der Branche hält Büttner zumindest im Fahrradhandel für „**im Grunde hausgemacht**“, weil sich ein Großteil der Unternehmen als **reiner Handelsbetrieb** definiere und deshalb Personal nicht selbst ausbilden könne. E-Bikes und immer hochwertigere Fahrräder stellten zudem immer **komplexere Anforderungen** an das Servicepersonal.

Der Zuwachs an Auszubildenden sei konstant, „wobei wir uns natürlich mehr Leute wünschen würden“, sagt Büttner. Er sieht den Hauptgrund im **demografischen Wandel**: Hätten sich früher fünf Personen auf eine Stelle beworben, seien es heute nur noch zwei oder einer – häufig stimme dann **die Qualifikation nicht**. Bei willkommenen **Quereinsteigern** stehe die Branche momentan vor der Herausforderung, dass es vielerorts an einem modularen Aus- und Weiterbildungsangebot fehle, um diese zu nachzuschulen.

Die Sache hat noch **weitere Haken**: Kfz-Mechaniker sind zwar prinzipiell dafür qualifiziert, um die technisch weniger komplexen Lastenfahrräder zu reparieren. Oft haben sie aber gar **kein Interesse** daran. Für Christoph

Golbeck hat das vor allem **mit der Mentalität** zu tun: Bei lang gedienten Kfz-Mechatronikern und Kfz-Servicetechnikern, die „auf Auto gelernt“ hätten und privat wenig bis gar kein Rad fahren, bestehe die Gefahr, dass diese sich herabgesetzt fühlen, wenn sie an einem Tag pro Woche Fahrräder reparieren sollen. Golbeck hat schon erlebt, dass **mit Kündigung gedroht** wurde.

Rechtliche Hürden erschweren Austausch

Auch Lemken glaubt nicht, dass sich viele Kfz-Mechatroniker zum Umsatteln auf Zweiradmechaniker bewegen lassen: „Das machen die wenigsten.“ Der Großteil sei „**im Verbrennermodus unterwegs**“, die Arbeit an Fahrrädern sei ihnen **zu kleinteilig**. Lemken bildet deshalb die Beschäftigten selbst aus, die er für sein Unternehmen braucht, und versucht, sie mit guter Bezahlung bei der Stange zu halten. Dennoch würde er sich wünschen, dass Kfz- und Zweiradmechaniker-Azubis identisch vergütet werden.

Eine weitere Hürde für den Austausch zwischen den beiden Handwerken ist **rechtlicher Natur**. „Wenn ich **Garantie- oder Schadensfälle** zur Regulation annehme, und habe keinen Mitarbeiter, der dieses Handwerk tatsächlich beherrscht und keinen eingetragenen Betriebsleiter, ist das **schlichtweg Schwarzarbeit** – mit allen rechtlichen Nachwirkungen“, sagt Büttner. Hinzu komme, dass man auch **am Fahrrad viel falsch machen** und damit Menschen gefährden könne.

„Wir müssten die Kfz- und die Zweiradinnungen **dringend zusammenlegen**. Allein nur deswegen, weil die Mobilitätswende **neue Realitäten** mit sich bringt, die uns als Branche schon sehr bald betreffen werden“, findet Golbeck. Er würde sich wünschen, dass an der Berufsschule ein **gemeinsames Ausbildungsangebot** gibt. Bisher sei dies bis auf wenige Sonderfälle nicht der Fall. „99 von 100 der Auszubildenden sind entweder die einen oder die anderen“, konstatiert Golbeck.

Büttner: EU-Idee ist abwegig

Büttner von der NRW-Innung sieht das anders. „Letztendlich sind das **zwei unterschiedliche Ausbildungsberufe**“, sagt er. Er sieht zwar eine

Nähe zwischen Kfz- und Motorradtechnik, nicht aber zur Fahrradtechnik. Die Idee der EU, wonach Beschäftigte aus der Autobranche in der Fahrradindustrie eine neue Aufgabe finden können, hält Büttner für „**abwegig**“. Es gebe **keinen Austausch** zwischen dem Personal der beiden Branchen, weder in der Werkstatt, noch in der Industrie.

„Ein Kfz-Mechatroniker wird nicht in einer Fahrradwerkstatt weiterarbeiten, und jemand, der vorher **bei VW am Band** gestanden hat, wird nicht bei Velo de Ville oder Diamant Fahrräder montieren“, sagt er. Umschulungen seien zwar grundsätzlich möglich, doch in einem **Fahrradmontagewerk** werde nun mal in ganz **anderen Dimensionen gezahlt** als etwa bei VW oder Porsche, so Büttner.

Christoph Golbeck nimmt die Sache unterdessen selbst in die Hand. Er beteiligte sich jüngst an der von der Bundesregierung geförderten **Mission „10.000 Tage“ von Project Together**, die sich für die Ausbildung von dringend benötigten **Klima-Fachkräften** engagiert. Auch, wenn Golbeck diesmal keinen Zuschlag bekommen hat: Sein Ziel ist es, Fördermittel für ein Weiterbildungsprogramm einzuwerben, das er mit einem großen Weiterbildungspartner umsetzen will. „**Qualifizierung für neue Fahrzeugkonzepte**“ heißt es und soll es Kfz- und Zweiradmechatroniker ermöglichen, sich „on the Job“ für überschneidende Fachkräftebereiche zu qualifizieren.

In seinem Mobilitätshaus praktiziert Golbeck dies bereits mit dem Mobilitätsanbieter „Business auf Rädern“. Dessen Zweiradmechatroniker werden seit gut einem Jahr **über Unteraufträge** für die Reparatur von Fahrrädern eingebunden. Schon jetzt zeige sich, dass die **Kollegen voneinander profitieren**, sagt Golbeck. Seit diesem Jahr berät sein Start-up zudem Autohäuser, die sich ebenfalls weiterentwickeln wollen. Ein Autohaus auf dem Land habe daraufhin ein **Sharing-Modell** auf die Beine gestellt, ein anderes habe sich beim Thema **Elektromobilität weitergebildet**, berichtet er.