
Kfz-Gewerbe: Zahl der Betriebe geht leicht zurück

Der Umsatz im Kraftfahrzeuggewerbe ist im vergangenen Jahr um vier Prozent auf rund 186 Milliarden Euro gestiegen. Die Umsatzrendite hingegen stagniert bei 1,3 Prozent im vorläufigen Durchschnitt. „Die Anforderungen der Hersteller und Importeure an die Autohäuser steigen nicht zuletzt aufgrund der Transformation hin zur Elektromobilität“, sagte Verbandspräsident Jürgen Karpinski auf der Jahrespressekonferenz des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) in Berlin. Druck auf die Erträge gab es außerdem wegen des gesunkenen Serviceumsatzes sowie des leichten Rückgangs bei den privaten Neuzulassungen. Der Umsatz im Neuwagenhandel mit Pkw stieg um 10,5 Prozent auf rund 73,4 Milliarden Euro im Vergleich zum Vorjahr. Der Grund dafür ist in erster Linie der um 7,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegene durchschnittliche Neuwagenpreis (33.580 Euro).

Der Umsatz des Markenhandels mit gebrauchten Pkw ist hingegen um 4,8 Prozent auf rund 54,5 Milliarden Euro zurückgegangen. Das liegt vor allem an dem auf 46 Prozent gesunkenen Anteil des Markenhandels am gesamten Gebrauchtwagenmarkt (Vorjahr: 51 Prozent). Der freie Handel hat seinen Anteil am gesamten Pkw-Gebrauchtwagenmarkt im vergangenen Jahr um fünf Prozentpunkte auf 21 Prozent gesteigert. Nach dem Umsatzeinbruch in 2018 gab es im vergangenen Jahr einen Umsatzsprung von knapp 63 Prozent auf rund 14,8 Milliarden Euro. Das lag auch an dem um 24 Prozent höheren Durchschnittspreis (9780 Euro) der über diesen Vertriebsweg gehandelten Fahrzeuge.

Deutliche Einbußen waren im vergangenen Jahr beim Umsatz mit Wartungs- und Reparaturaufträgen zu verzeichnen. So sank der Umsatz um knapp elf Prozent auf rund 30 Milliarden Euro. Die Gründe dafür liegen in einer seit Jahren rückläufigen Reparaturhäufigkeit und einer im vergangenen Jahr niedrigeren Wartungshäufigkeit. Außerdem ist die durchschnittliche Schadenssumme bei den in 2019 angefallenen Unfallschäden gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken.

Die in den vergangenen fünf Jahren zu verzeichnende Tendenz mit stetig steigenden Zahlen neuer Ausbildungsverträge hat sich im vergangenen Jahr nicht fortgesetzt. So begannen im zurückliegenden Jahr 22.800 junge Menschen eine Lehre zum Kfz-Mechatroniker. Das waren 2,6 Prozent weniger als 2018. Im Ausbildungsberuf Automobilkaufmann/-frau wurden etwas über 5300 neue Azubis eingestellt (minus 2,4 Prozent). Insgesamt bildet das Kraftfahrzeuggewerbe zurzeit 92.950 junge Menschen (-0,4 %) aus.

Die Anzahl der Kfz-Betriebe ist im vergangenen Jahr leicht um 150 auf 36.600 (-0,4 %) gesunken, darunter befinden sich 21.570 freie Werkstätten und Händler. Dabei war die Zahl der fabriksgebundenen Betriebe (-1,1 %) deutlich stärker rückläufig als die der freien (-0,1 %). Erfasst sind alle Betriebe ab einer jährlichen Umsatzgröße von 100.000 Euro. Entsprechend ging die Zahl der Beschäftigten im Kfz-Gewerbe um 0,5 Prozent auf 439.000 zurück.

Mit Nachdruck setzte sich ZDK-Präsident Jürgen Karpinski auf der Pressekonferenz in Berlin dafür ein, dass auch Autohäuser und Werkstätten finanzielle Förderung erhalten, wenn sie öffentlich zugängliche Ladesäulen für E-Fahrzeuge schaffen. Erste Förderanträge von Autohäusern waren von der zuständigen Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) abgelehnt worden. Als Begründung wurde angegeben, dass Autohändler sich bereits gegenüber den jeweiligen Herstellern ihrer Marken dazu verpflichtet hätten, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu errichten. Die Gewährung von Fördermitteln für Ladeeinrichtungen, die ohnehin errichtet würden, verstoße gegen das haushaltsrechtliche Subsidiaritätsprinzip. Diese Begründung habe zu Recht für

Empörung nicht nur bei den Autohäusern, sondern auch im ZDK gesorgt, so der Verbandspräsident. „Entscheidend muss sein, ob der Betrieb auf eigene Kosten eine im öffentlichen Interesse liegende Ladeeinrichtung bereitstellt“, so Jürgen Karpinski. „Die Ablehnungsgründe sind weder uns noch einem kleinen oder mittelständischen Betrieb begreiflich zu machen.“

In der Pressekonferenz wandte sich der ZDK-Präsident gegen die Forderung nach einem generellen Tempolimit auf Autobahnen. Die gültige Richtgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen reiche völlig aus. „Die reale Durchschnittsgeschwindigkeit liegt dort nach wissenschaftlicher Begutachtung bei 117 km/h“, so Karpinski. Wer nicht sowieso durch bereits bestehende Tempolimits, durch Baustellen oder das hohe Verkehrsaufkommen automatisch eingebremst werde sollte weiterhin die Möglichkeit haben, auf freien Abschnitten die Geschwindigkeit selbst zu bestimmen. Dies könnte etwa durch eine dynamische und verkehrsabhängige Steuerung des Verkehrsflusses unterstützt werden. Im Hinblick auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen sollte die Wirkung eines allgemeinen Tempolimits laut ZDK-Präsident nicht überschätzt werden. So würden Studien von einem Einsparpotenzial in der Größenordnung von lediglich knapp zwei Prozent der autoverursachten CO₂-Belastung ausgehen. Gemessen am Gesamtausstoß liege dieser Anteil nur bei rund 0,3 Prozent. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Image not readable or empty
/usr/www/users/autofu/media/images/small/2009/09/22//ampnet_photo_20090922_001428.jpg

Foto: