

Lachner, Josef

Article

Sächsisches Kraftfahrzeuggewerbe im Anpassungsprozess

ifo Dresden berichtet

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Lachner, Josef (2003) : Sächsisches Kraftfahrzeuggewerbe im Anpassungsprozess, ifo Dresden berichtet, ISSN 0945-5922, ifo Institut, Niederlassung Dresden, Dresden, Vol. 10, Iss. 2, pp. 10-16

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/169672>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Sächsisches Kraftfahrzeuggewerbe im Anpassungsprozess

Zu Beginn der neunziger Jahre haben die in- und ausländischen Hersteller von Kraftfahrzeugen im Freistaat Sachsen ein flächendeckendes Vertriebs- und Servicenetz aufgebaut. Dazu sahen sie sich durch eine hohe Nachfrage nach Kraftfahrzeugen, aber auch Diensten, wie Reparatur- und Wartungsleistungen, ermutigt. In der Zwischenzeit sind die Zulassungszahlen deutlich gesunken. Das schlägt sich auf die Umsatztätigkeit wie auf die Beschäftigung in diesem größtenteils durch mittelständische Unternehmen geprägten Wirtschaftsbereich nieder. Ein Teil der Firmen kann seinen Betrieb nicht aufrecht erhalten, andere werden den Schwerpunkt ihrer Tätigkeit verlagern, beispielsweise verstärkt Reparaturleistungen anbieten. Hinzu kommt eine Reorganisation der Vertriebswege der europäischen Kfz-Hersteller im Zusammenhang mit der neugefassten Regelung der EU-Kommission über die vertikalen Vereinbarungen und die aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor.

Die Entwicklung des sächsischen Kraftfahrzeuggewerbes soll künftig in „ifo Dresden berichtet“ in halbjährlichem Turnus anhand aktueller Daten und Informationen kommentiert werden. Der vorliegende Beitrag dient als Einstieg und der Einstimmung für unsere Leser.

Beträchtlicher Anteil von Kleinbetrieben

Der Umsatzsteuerstatistik zufolge gab es im Freistaat Sachsen im Jahr 2000 (aktuellere Daten liegen nicht vor) 5.047 Unternehmen im Kraftfahrzeuggewerbe, das den Kraftfahrzeughandel, die Firmen der Instandhaltung und der Reparatur von Kraftfahrzeugen sowie die Tankstellen umfasst.¹ Sie tätigten im Jahr 2000 insgesamt einen Umsatz (ohne Umsatzsteuer)

in Höhe von 5,35 Mrd. €. Die Unternehmen dieses Bereichs erzielten also einen Durchschnittsumsatz von etwa 1,06 Mill. €. Sie erreichten damit nur rund 60 % des durchschnittlichen Umsatzes der Firmen dieses Wirtschaftsbereichs in Deutschland insgesamt, die auf einen Durchschnittsumsatz von 1,73 Mill. € kamen. Die Verteilung der sächsischen Unternehmen dieser Branche nach Umsatzgrößenklassen (vgl. Tab. 1) weist darauf hin, dass rund 27 %

Tab. 1

Struktur der Unternehmen im Bereich Kraftfahrzeughandel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen; Tankstellen im Freistaat Sachsen nach Größenklassen im Jahr 2000

– Anteil in % –

Wirtschaftsbereich/ Sparte	Zahl der Unternehmen in der Umsatzgrößenklasse von ... €								
	16.617 bis 50.000	50.000 bis 100.000	100.000 bis 250.000	250.000 bis 500.000	500.000 bis 1 Mill.	1 Mill. bis 2 Mill.	2 Mill. bis 5 Mill.	5 Mill. und mehr	Insgesamt
Handel mit Kraftfahrzeugen	13,20	11,47	15,87	11,76	11,72	13,30	13,59	9,10	100,00
Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen	15,73	16,41	29,91	17,21	9,78	5,51	3,78	1,67	100,00
Handel mit Kraftwagenteilen und Zubehör	16,69	15,98	23,62	16,55	14,14	k.A.	k.A.	k.A.	100,00
Handel mit Krafträdern, Teilen und Zubehör; Instandhaltung und Reparatur von Krafträdern	k.A.	16,74	25,10	22,18	12,97	k.A.	k.A.	0,00	100,00
Tankstellen	k.A.	5,18	9,94	21,81	37,37	12,74	8,64	k.A.	100,00
Gesamtbereich	13,69	13,35	21,34	15,59	13,85	9,47	8,00	4,70	100,00

Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Umsätze und ihre Besteuerung im Freistaat Sachsen 2000.

¹ Nicht enthalten sind Firmen, die mit der Instandhaltung und der Reparatur von Ackerschleppern und sonstigen land- und forstwirtschaftlichen Maschinen befasst sind.

der umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen einen Jahresumsatz von weniger als 100.000 € erzielten und 13,7 % blieben sogar unter 50.000 €. Lediglich 4,7 % der Firmen erzielten im Jahr 2000 Umsätze von 5 Mill. € und mehr.

Beschäftigtenabbau trotz Umsatzanstieg

Die Umsätze der Unternehmen dieses gesamten Bereichs erhöhten sich den Ergebnissen der Monatsstatistik des Statistischen Landesamts des Freistaats Sachsen zufolge im Jahr 2002 nominal um 1,8 % und real, also nach Berücksichtigung des Preisanstiegs, um 0,3 % (vgl. Tab. 2). Damit verlangsamte sich der Umsatzanstieg beträchtlich. 2001 waren die Umsätze noch um nominal 6,2 % und real um 4,8 % gestiegen. Trotz des geringeren Umsatzzuwachses als 2001 war der Umsatzanstieg im Kraftfahrzeuggewerbe auch 2002 nominal noch wesentlich stärker als im Groß- und Einzelhandel der übrigen Branchen. Mit der Umsatzentwicklung zu konstanten Preisen in diesen beiden Referenzbereichen konnte das Kraftfahrzeuggewerbe allerdings kaum noch Schritt halten.

Die schwache Umsatzentwicklung im sächsischen Kraftfahrzeuggewerbe hat sich im Jahr 2002 in einem deutlichen Rückgang der Beschäftigten um 5,5 % niedergeschlagen. Dabei kam es zu einer Umschich-

tung von Vollzeitbeschäftigten zu Teilzeitbeschäftigten. Die Zahl der Vollzeitbeschäftigten verringerte sich im Jahr 2002 um 6,6 %, während die Zahl der Teilzeitbeschäftigten, die in diesem Bereich eine vergleichsweise geringe Bedeutung haben, um 6,4 % zugenommen hat.

2002: Geringere Fahrzeugzulassungen im Freistaat Sachsen

Ein wichtiger Indikator für die Nachfrageentwicklung dieses Wirtschaftszweigs sind die Zahlen zu Neuzulassung und Besitzumschreibung von Kraftfahrzeugen. Das gilt in erster Linie für die Unternehmen, die direkt in die Distribution von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen eingeschaltet sind, also die Handelsunternehmen auf den verschiedenen Stufen. Die Zulassungs-, insbesondere aber die Bestandszahlen spielen jedoch auch für die Kraftfahrzeugwerkstätten sowie deren Lieferanten von Ersatzteilen und Zubehör sowie Hilfs- und Betriebsstoffen eine wichtige Rolle. Bei der Interpretation der Zulassungszahlen als Indikator für den Absatzerfolg des Kraftfahrzeuggewerbes in einzelnen Regionen ist allerdings mit einer gewissen Ungenauigkeit zu rechnen. So werden Käufe von Fahrzeugen, die in Sachsen zugelassen werden, nicht ausschließlich bei Händlern mit Sitz im Freistaat erfolgen; genauso wie die Halter von Kraft-

Tab. 2

Entwicklung von Umsätzen und Beschäftigten im sächsischen Kraftfahrzeuggewerbe im Vergleich zum Großhandel und Einzelhandel der anderen Branchen – Veränderungsrate gegenüber dem Vorjahr in % –

		Umsätze (in jeweiligen Preisen)	Umsätze (in Preisen von 2000)	Beschäftigte insgesamt	Vollzeit- Beschäftigte	Teilzeit- Beschäftigte
Kraftfahrzeuggewerbe ^{a)}	2001	6,2	4,8	1,1	0,5	9,2
	2002	1,8	0,3	-5,5	-6,6	6,4
Großhandel ^{b)}	2001	-1,4	-3,5	-5,9	-7,1	1,9
	2002	1,1	0,4	-5,0	-5,8	5,0
Einzelhandel ^{c)}	2001	4,3	2,5	1,7	-1,6	5,8
	2002	1,0	0,5	1,5	-0,8	3,4

a) Handel mit Kraftfahrzeugen (auf allen Handelsstufen, also des Einzelhandels, des Großhandels und der Handelsvermittlung), Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen, Tankstellen. - b) Ohne Handelsvermittlung. - c) Ohne Reparatur von Gebrauchsgütern.

fahrzeugen mit sächsischer Zulassung auch die Instandhaltungs- und Reparaturdienste von Werkstätten außerhalb Sachsens in Anspruch nehmen. Aber auch die entgegengesetzten Fälle führen dazu, dass der Absatzerfolg des sächsischen Kraftfahrzeuggewerbes nicht strikt mit den Zulassungszahlen für Sachsen zusammenhängt.

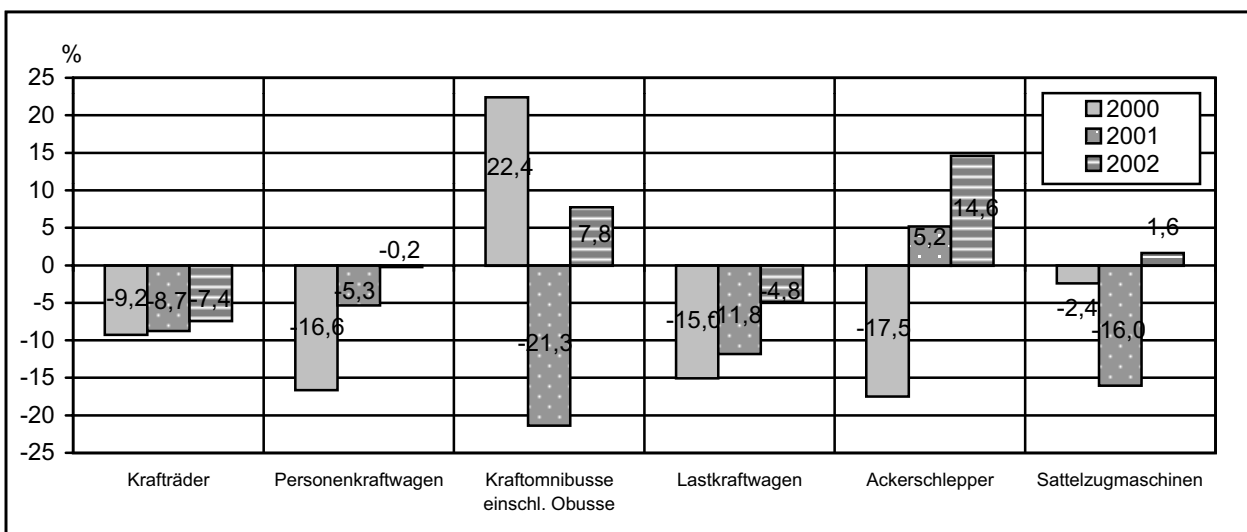
Nach den Daten des Kraftfahrt-Bundesamts erfolgten im Freistaat Sachsen im Jahr 2002 für alle Fahrzeugarten zusammen genommen, also Krafträder, Personenkraftwagen, Kraftomnibusse, Lastkraftwagen, Ackerschlepper und Sattelzugmaschinen, weniger Zulassungen als im Jahr davor. Wurden im Jahr 2001 536.887 Zulassungen (Neuzulassungen und Besitzumschreibungen) registriert, so waren es 2002 nur noch 520.106. Das bedeutet ein Minus von 3,1 %. Zwischen den Neuzulassungen und Besitzumschreibungen in den einzelnen Fahrzeugarten zeigen sich jedoch erhebliche Entwicklungsunterschiede. Innerhalb der Neuzulassungen, die insgesamt um 0,8 % zurückgegangen sind, verzeichneten im vergangenen Jahr in Sachsen vor allem die Krafträder mit einem Minus von 7,4 % gegen-

über dem Jahr 2001 einen Rückgang; sie setzten damit ihren Abwärtstrend kaum vermindert fort (vgl. Abb. 1). Nur noch leicht verringert haben sich hingegen die Neuzulassungen von Personenkraftwagen, die mit rund 87 % den weitaus größten Teil aller Neuzulassungen in Sachsen ausmachen. Angestiegen sind die Neuzulassungen hingegen vor allem bei Ackerschleppern sowie den Kraftomnibussen.

Ein etwas anderes Bild ergab sich für die Entwicklung der Besitzumschreibungen von Kraftfahrzeugen in Sachsen, die insgesamt um 4,2 % gesunken sind. Einer Zunahme bei Ackerschleppern und Sattelzugmaschinen stand bei den anderen Fahrzeugarten ein mehr oder weniger stark ausgeprägter Rückgang gegenüber (vgl. Abb. 2). Dieser ist bei Kraftomnibussen 2002 nach den Einbußen der beiden Jahre davor abermals besonders deutlich ausgefallen. Für die gesamte Entwicklung der Besitzumschreibungen spielt allerdings vor allem das erneute Minus bei den Personenkraftwagen eine Rolle; nahezu 90 % aller Besitzumschreibungen entfallen auf diese Fahrzeugart.

Abb. 1

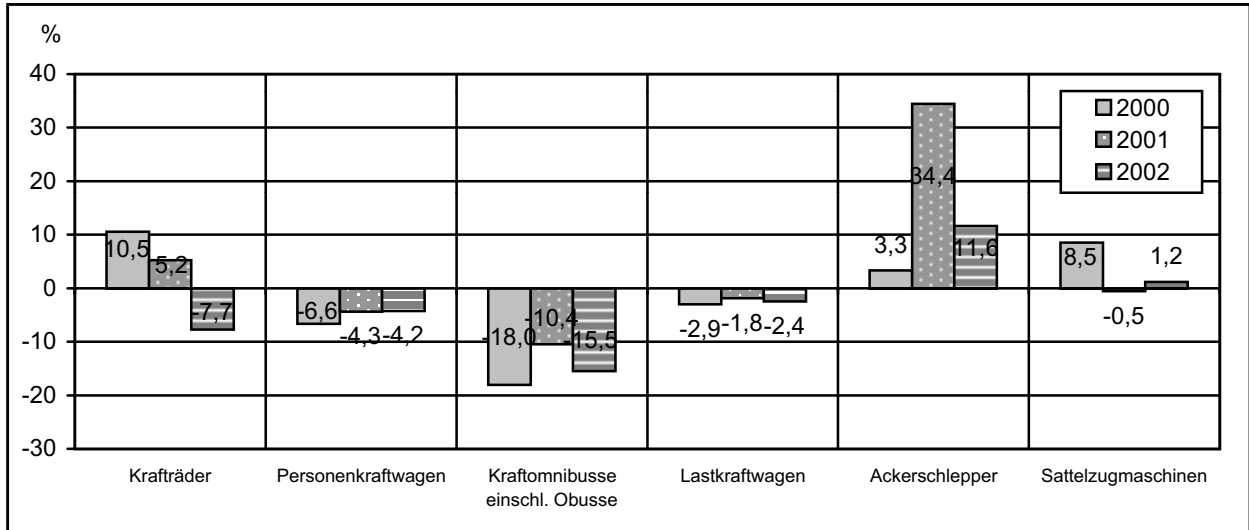
Entwicklung der Neuzulassungen nach Kraftfahrzeugarten im Freistaat Sachsen
 – Veränderungsrate gegenüber dem Vorjahr in % –



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Berechnungen des ifo Instituts.

Abb. 2

Entwicklung der Besitzumschreibungen nach Kraftfahrzeugarten im Freistaat Sachsen
 – Veränderungsrate gegenüber dem Vorjahr in % –



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; Berechnungen des ifo Instituts.

Ausgabenvolumen für Kraftfahrzeuge in Sachsen: Stagnation auf niedrigem Niveau

Hinter den Zulassungszahlen verbergen sich Käufe bzw. Verkäufe von Kraftfahrzeugen mit beträchtlichen Preisunterschieden zwischen den einzelnen Fahrzeugarten und darüber hinaus zwischen Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. Leider gibt es zu den einzelnen Zulassungen keine Preisangaben. Um eine Vorstellung über die Entwicklung des hinter den Zulassungen stehenden Ausgabenvolumens zu bekommen, wurden die Zulassungszahlen für die verschiedenen Fahrzeugarten (getrennt nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen) mit Durchschnittspreisen aus dem Jahr 2000 zusammen gewichtet. Die Entwicklung des Ausgabenvolumens berücksichtigt somit lediglich die mengenmäßigen Veränderungen. Qualitative Veränderungen, wie sie beispielsweise durch ein Up-Trading anlässlich eines Modellwechsels erfolgen, bleiben ebenso unbeachtet wie die Inflationsrate. Die ermittelten Euro-Beträge messen insofern

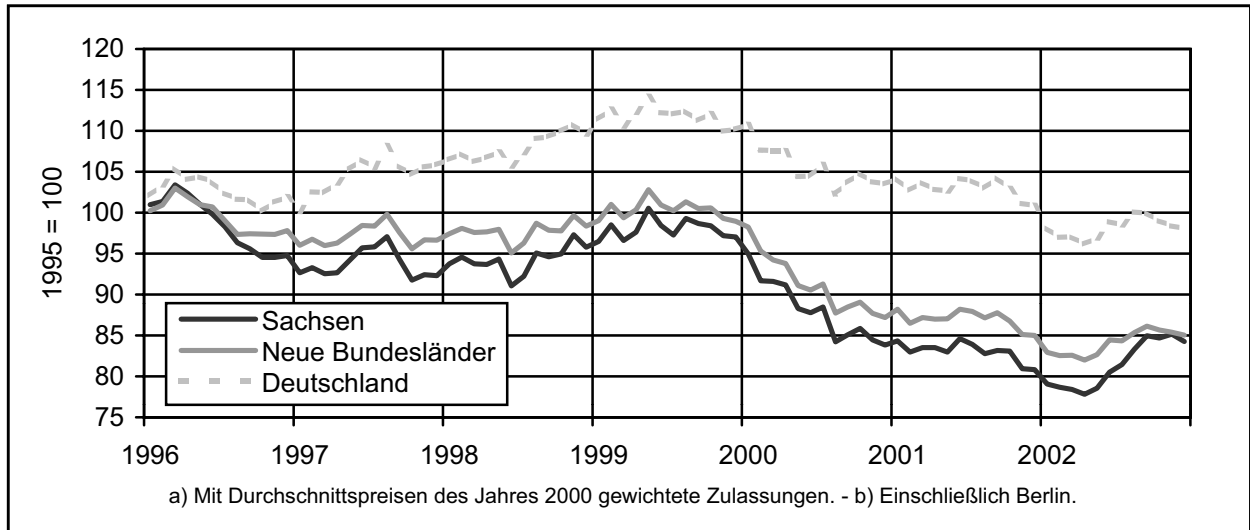
nicht das tatsächliche Ausgabenvolumen von privaten Haushalten bzw. Unternehmen für Kraftfahrzeuge, sondern stellen nur einen unteren Grenzwert dar.

Die so berechneten Ausgabenvolumina für Kraftfahrzeuge zeigen im Freistaat Sachsen seit 1996 eine wesentlich ungünstigere Entwicklung als in Gesamtdeutschland. In der etwas schwächeren Entwicklung Sachsens im Vergleich zu den neuen Bundesländern insgesamt, wie sie in Abbildung 3 zum Ausdruck kommt, spiegelt sich ein Anpassungsprozess wider; das Ausgabenvolumen für Kraftfahrzeuge war in Sachsen 1996 pro Person um rund 5 % höher als in den neuen Bundesländern insgesamt.² Im Laufe des Jahres 2002 setzte sich im Freistaat die Abwärtsentwicklung der beiden Vorjahre zunächst fort; der im Frühjahr einsetzende und bis Herbst anhaltende Anstieg des Ausgabenvolumens ist gegen Ende des Jahres in eine Stagnation übergegangen.

² Bevölkerungszahlen vom Ende des Vorjahres.

Abb. 3

**Entwicklung des Ausgabenvolumens für Kraftfahrzeuge^{a)} in Sachsen,
den neuen Bundesländern^{b)} und in Deutschland**
– Saisonbereinigt und geglättet –



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; diverse Veröffentlichungen über Preise der verschiedenen Kraftfahrzeuge und Berechnungen des ifo Instituts.

Aktuelle Entwicklung: Erholung der Fahrzeugnachfrage der Unternehmen – Pkw- und Motorrad-Nachfrage zeigen Spuren der Konsumzurückhaltung

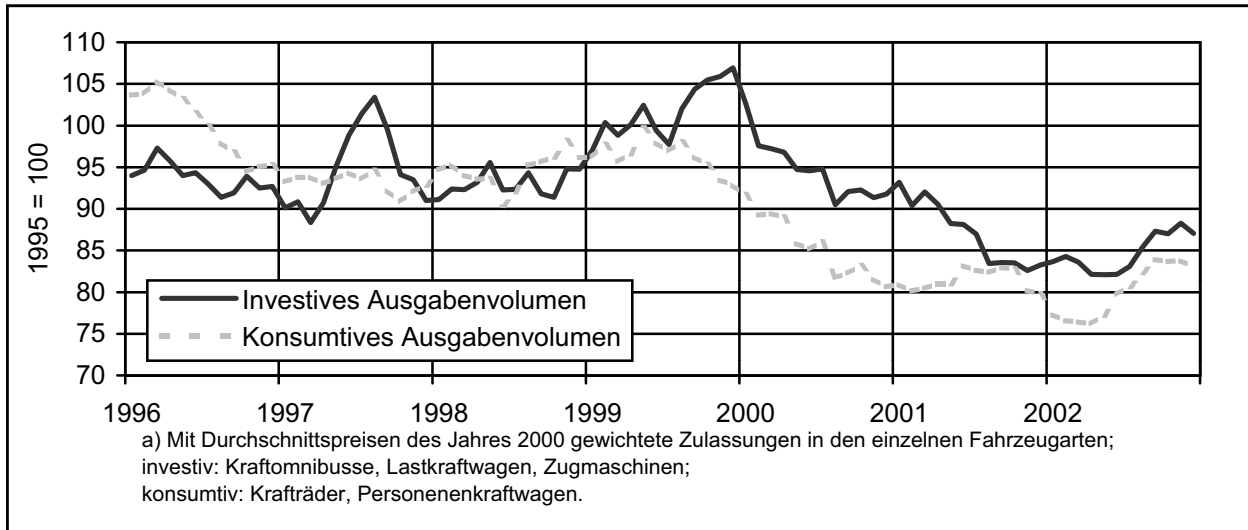
In den Zulassungszahlen kommt bei entsprechender Abgrenzung der Fahrzeugarten die Bereitschaft der Verbraucher zur Anschaffung von Kraftfahrzeugen für private Nutzung zum Ausdruck sowie die Neigung der Unternehmen, in den geschäftlichen Fuhrpark zu investieren. Nach diesen beiden Anschaffungsmotiven sollen die Zulassungen unterschieden werden. Allerdings ist eine eindeutige Zuordnung der einzelnen Fahrzeugarten zu den beiden Beschaffungsmotiven nicht immer möglich. Dabei besteht wohl wenig Zweifel, dass Kraftomnibusse, Lastkraftwagen und Zugmaschinen, wozu Sattelzugmaschinen und Schlepper gehören, nahezu ausschließlich für betriebliche Zwecke genutzt werden. Etwas anders sieht es bei den beiden Fahrzeugarten Krafräder und Personenkraftwagen aus, die dem „konsumtiven“ Bereich zugeordnet wurden. Vor allem Personenkraftwagen werden vielfach ausschließlich geschäftlich, häufig sowohl privat als auch geschäftlich in Anspruch

genommen. Eine Differenzierung nach Hubraumklassen, die nach den Darstellungen des Kraftfahrt-Bundesamtes möglich wäre, würde die Genauigkeit der Zuordnung der Nutzungen von Personenkraftwagen nicht wesentlich verbessern.

Unterscheidet man für Sachsen zwischen Zulassungen von Kraftfahrzeugen für die privaten Haushalte und für Unternehmen, so deuten die Daten darauf hin, dass Mitte des Jahres 1999 ein Rückgang der konsumtiven Ausgabenvolumen eingetreten ist. Dieser Abwärtstrend hielt bis Ende 2000 an. Auch das investive Ausgabenvolumen zeigte ab Ende 1999 einen Rückgang, der die Entwicklung sogar bis Ende des Jahres 2001 bestimmte. Die eher konsumorientierten Ausgaben verzeichneten im Jahr 2001 eine vorübergehende Besserung, bevor sie nach einem abermaligen Rückgang Anfang 2002 ihren Tiefpunkt erreichten, der Mitte dieses Jahres auch bei den von Unternehmen nachgefragten Kraftfahrzeugen eingetreten ist. Das Jahr 2002 war in beiden Bereichen zunächst durch eine anhaltende Flaute gekennzeichnet; die dann einsetzende deutliche Aufwärtsentwicklung endete allerdings im Herbst (vgl. Abb. 4).

Abb. 4

**Entwicklung des investiven und konsumtiven Ausgabenvolumens für Kraftfahrzeuge^{a)}
im Freistaat Sachsen**
– Saisonbereinigt und geglättet –



Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt; diverse Veröffentlichungen über Preise der verschiedenen Kraftfahrzeuge und Berechnungen des ifo Instituts.

Während das investive Ausgabenvolumen tendenziell weiter – wenn auch erheblich abgeschwächt – zugenommen hat, zeigte das konsumtive Ausgabenvolumen wieder Schwächen.

Obwohl sich das Ausgabenvolumen in der II. Hälfte des Jahres 2002 wieder deutlich gebessert hat, wurde die Lage im sächsischen Kraftfahrzeuggewerbe nach Erhebungen des ifo Instituts auch gegen Jahresende weit überwiegend negativ beurteilt; eine Besserung war nach Auffassung der Handels- und Handwerksfirmen nicht in Sicht.³ Es ist zu vermuten, dass die Diskrepanz zwischen der gestiegenen Nachfrage und der ungünstigen Einschätzung der gegenwärtigen und künftigen Entwicklung mit der Unsicherheit über die künftige Stellung im Vertriebsnetz der Hersteller zusammenhängt, die nach der Neufassung der Gruppenfreistellungsverordnung in vielen Fällen neu verhandelt wird.

Verunsicherung durch Neuorganisation der Vertriebssysteme

Die organisatorischen Änderungen im Vertrieb der einzelnen Hersteller zwingen die mittelständischen Unternehmen des Kraftfahrzeuggewerbes, über Anpassungsmaßnahmen nachzudenken. Denn mit dem Ziel, den Zugang zu den Kunden zu optimieren, sind nahezu alle Herstellerunternehmen dabei, ihr Vertriebsnetz in mehr oder weniger starkem Umfang umzugestalten. Ein wesentlicher Impuls dafür dürfte von der Neugestaltung der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO, siehe Kasten) ausgehen. Rund sechs Monate vor Ende der Übergangsfrist zur neuen Kfz-GVO bemühen sich Hersteller, Händler und Werkstätten um GVO-konforme Handels- und Service-Vereinbarungen.

Eine wichtige Rolle für die künftige Stellung des mit-

³ Auch die Hersteller befürchten für 2003 eine schwierige Absatzsituation und haben gemeinsam mit dem mittelständischen Kraftfahrzeuggewerbe groß angelegte Werbekampagnen initiiert, in denen auf Preisaktionen aufmerksam gemacht wird. Mit Benzinsgutscheinen, der Erstattung der Ökosteuern, der Übernahme der Versicherung sowie großzügigen Nachlässen sollen die potenziellen Kunden animiert werden, ihre Kaufzurückhaltung aufzugeben. Zusätzlich versuchen die Hersteller mit Hilfe neuer Modelle, den Neuwagenabsatz zu stimulieren.

Zur Neufassung der Gruppenfreistellungsverordnung (GVO)

Der Wettbewerb innerhalb des Kraftfahrzeugsektors war seit 1985 durch die Erlaubnis vertikaler Vereinbarungen und aufeinander abgestimmter Verhalten der Unternehmen beschränkt. Gerechtfertigt wurde die Sonderbehandlung des Automobilbereichs damit, dass Kraftfahrzeuge technisch komplexe Waren sind, deren Instandhaltung und Wartung bei den jeweiligen Handelsunternehmen besondere Ausstattung und Kenntnis voraussetzen. Um den Wettbewerb in diesem Bereich anzuregen, soll der Handel mit Kraftfahrzeugen nach den neuen Regelungen der EU-Kommission liberalisiert werden.

Zu den wichtigsten Neuerungen gehören:

- der Vertrieb verschiedener Fabrikate unter einem Dach,
- Wegfall des Gebietsschutzes für Autohändler,
- die Autohändler müssen keine Werkstatt betreiben,
- keine zahlenmäßige Beschränkung bei Serviceverträgen durch Hersteller und Importeure,
- zweijährige Kündigungsfrist; die Kündigung muss schriftlich erfolgen und begründet sein,
- die Autohersteller müssen den ungehinderten Zugang zu sämtlichen Informationen ermöglichen, die eine Werkstätte für die Wartung und Reparatur benötigt. Dabei ist es ohne Bedeutung, ob das Unternehmen als Vertragswerkstatt, freie Werkstatt oder als Pannendienst agiert.

Ab 2010 wird die kraftfahrzeugspezifische Gruppenfreistellungsverordnung vollständig entfallen.

telständischen Kraftfahrzeuggewerbes im Vertrieb von Automobilen wird dabei spielen, welche Vertriebskonzepte von den einzelnen Automobilkonzernen favorisiert werden. So haben einzelne Hersteller bereits signalisiert, dass sie auch künftig auf ein Netz mittelständischer Vertragshändler setzen werden, wobei die Händler aber selbst entscheiden, inwieweit sie den Neu- und Gebrauchtwagenverkauf als auch den Kundendienst in einer Hand behalten. Damit im Handel Synergieeffekte genutzt werden können, erwarten sie zum Teil allerdings, dass freiwillige regionale Kooperationen eingegangen werden. Andere Automobilhersteller beabsichtigen eine Vorwärtsintegration durch Direktvertrieb und eine stärkere Bindung der Händler. Das Vertragshändlernetz wird zum Teil in Betriebstypen gegliedert; Unterscheidungskriterium wird dabei unter anderem sein, ob der Werkstattservice selbst wahrgenommen wird oder nicht und ob man auf den Verkauf vollständig verzichtet.

Mittelständische Unternehmen des Kraftfahrzeuggewerbes sind in diesem Prozess aber nicht nur Reagierende, sondern werden selbst initiativ und nutzen die Gelegenheit, ihr Leistungsprofil den veränderten Bedingungen entsprechend anzupassen. So sehen sich Unternehmen des sächsischen Kraftfahrzeuggewerbes veranlasst, beispielsweise als autorisierte Partner verstärkt Service und Reparaturen anzubieten. Dabei nutzen sie, teilweise unter Einschaltung

des Teilehandels, die technische Unterstützung leistungsstarker Zulieferer, deren Angebot an technischen Informationen und Schulungen sowie ihre schnellen Informations- und Bestellsysteme. Damit sind die betreffenden Unternehmen des Kraftfahrzeuggewerbes in der Lage, sich als kompetente Werkstätten etwa im Bereich der Elektronik und/oder Klimaanlage zu positionieren.

Ausblick

Die sächsischen Unternehmen des mittelständischen Kraftfahrzeuggewerbes stehen ähnlich wie ihre Kollegenfirmen in den anderen neuen aber auch den alten Bundesländern vor beträchtlichen Herausforderungen. In einer Phase, in der die schwache Binnenfrage ihre finanzielle Handlungsfähigkeit zum Teil erheblich einschränkt, sehen sie sich gezwungen, sich einerseits innerbetrieblich neu zu organisieren und auf der anderen Seite ihre Stellung in veränderten Vertriebskonzepten der Automobilkonzerne neu zu bestimmen. Nicht allen derzeit am Markt aktiven Unternehmen wird dieser Spagat gelingen. Bei zunehmendem Wettbewerbsdruck werden sich aber Handelsstrukturen herausbilden, bei denen sich die einzelnen Betriebe durch fachliche Kompetenz und die gesamte Sparte durch ein vielfältiges Leistungsspektrum auszeichnet.

Josef Lachner