

Demmelhuber, Katrin; Sauer, Stefan; Wohlrabe, Klaus

Article

Branchen im Fokus: Kfz-Einzelhandel

ifo Schnelldienst

Provided in Cooperation with:

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

Suggested Citation: Demmelhuber, Katrin; Sauer, Stefan; Wohlrabe, Klaus (2020) : Branchen im Fokus: Kfz-Einzelhandel, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 73, Iss. 08, pp. 67-69

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/225168>

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.

Katrin Demmelhuber, Stefan Sauer und Klaus Wohlrabe

Branchen im Fokus: Kfz-Einzelhandel

Der Handel mit Kraftfahrzeugen (Groß- und Einzelhandel) wird in der Gliederung der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008) im Handelsabschnitt G zusammen mit der Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen gelistet, unter dem Zweisteller 45.

STRUKTUR DER BRANCHE

Laut der »Jahresstatistik im Handel 2018« des Statistischen Bundesamtes zählte der Bereich im September 2018 111 812 Unternehmen mit 889 813 Beschäftigten, die Händler erzielten einen Umsatz von knapp 282,1 Mrd. Euro. Tabelle 1 zeigt die Branchenstruktur. Ein Blick auf aktuellere Daten aus der amtlichen Monatsstatistik zeigt, dass im April 2020 gegenüber der Vorjahresperiode bei den Beschäftigten eine Abnahme um 0,6% zu verzeichnen war, beim Umsatz Corona-bedingt ein immenser Rückgang in Höhe von 40,1%. Gemäß dem Dossier »Statistiken zur COVID-19-Pandemie, Ausgabe 12/2020« des Statistischen Bundesamtes (Stand: 20. Juli 2020) nahm der Export von Kraftwagen und Kraftwagenteilen im Zeitraum Januar bis Mai 2020 um 8,2 Mrd. Euro ab und lag im Mai bei 9,0 Mrd. Euro. Im Vorjahresmonat waren es noch 20,4 Mrd. Euro. Bedingt durch diesen Exporteinbruch sowie die staatlichen Maßnahmen und Auflagen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie, wie dem Shutdown der Verkaufsräume, nahmen viele Autohäuser und Kfz-Betriebe Kurzarbeit in Anspruch. Nach den Monatszahlen zur realisierten Kurzarbeit der

IN KÜRZE

Der Automobilbau ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in Deutschland. Der Kfz-Einzelhandel als Verbindungsglied zum Konsumenten war, wie fast der komplette Einzelhandel, massiv von der Schließung nahezu aller Geschäfte in Deutschland betroffen. Der vorliegende Artikel zeigt, wie stark sich die Krise bislang auf die Autohändler ausgewirkt hat. Die Geschäfte liefen historisch schlecht, viele Unternehmen sehen sich in ihrer Existenz bedroht. Es wird zudem ausgeführt, wie die Firmen ihre weitere Entwicklung sehen.

Bundesagentur für Arbeit (Stand: 1. Juli 2020) gab es im Bereich 45 »Handel mit Kraftfahrzeugen; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen« im März 2020 12 465 kurzarbeitende Betriebe (Februar: 57 Betriebe), 64 633 Beschäftigte waren davon betroffen (Februar: 298 Beschäftigte). Zum Vergleich, im kompletten Einzelhandel (ohne Handel mit Kfz) waren es im März 43 564 Betriebe und 215 764 Beschäftigte.

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

In Abbildung 1 ist die Beurteilung der aktuellen Geschäftslage des Kfz-Einzelhandels im Vergleich zum Einzelhandel ohne Kfz sowie der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen im Rahmen der ifo Konjunkturumfrage dargestellt. Es zeigt sich,

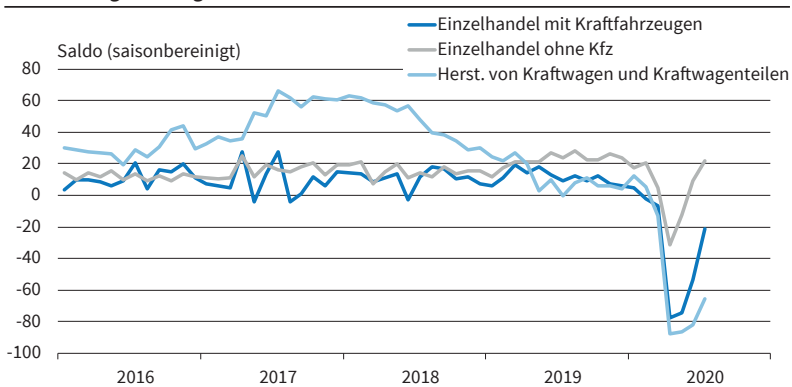
Tab. 1

Branchenstruktur Kfz-Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz 2018

WZ 2008		Unternehmen	Beschäftigte	Umsatz
		Anzahl		Mrd. Euro
45	Kfz-Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz	111 812	889 813	282,1
45.1	Handel mit Kraftwagen	40 115	432 259	200,4
45.11	Handel mit Kraftwagen mit Gesamtgewicht bis 3,5t	37 990	406 029	186,0
45.19	Handel mit Kraftwagen mit Gesamtgewicht über 3,5t	2 125	26 230	14,4
45.2	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen	49 332	290 638	28,6
45.201	Lackieren von Kraftwagen	4 572	39 201	2,9
45.202	Autowaschanlagen	2 905	21 691	1,4
45.203	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen mit Gesamtgewicht bis 3,5t	39 629	199 704	20,6
45.204	Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen mit Gesamtgewicht über 3,5t	2 226	30 042	3,7
45.3	Handel mit Kraftwagenteilen und -zubehör	17 148	145 838	48,9
45.31	Großhandel mit Kraftwagen-teilen und -zubehör	3 192	76 261	38,4
45.32	Einzelhandel mit Kraftwagen-teilen und -zubehör	13 956	69 577	10,4

Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahresstatistik im Handel.

Abb. 1
Geschäftslage im Vergleich



Quelle: ifo Konjunkturumfragen.

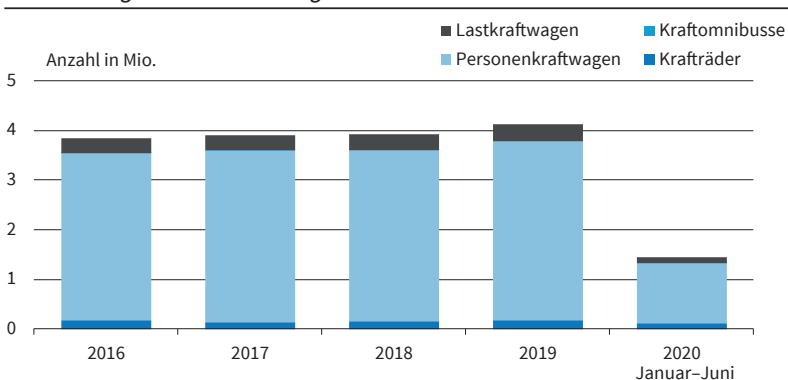
© ifo Institut

dass der Verlauf der Einschätzungen im Bereich des Kfz-Einzelhandels dem des Einzelhandels ohne Kfz sehr ähnlich ist, seit Beginn der Coronakrise jedoch den Lageurteilen der Kfz-Hersteller nähersteht. Die zeitweise Produktionseinstellung der deutschen Autobauer trug hier zur Schwäche des Kfz-Einzelhandels bei. Die Schwankungen 2018 und 2019 waren auf die Dieseldebatte und Zulassungsprobleme bei Neuwagen zurückzuführen. Abbildung 1 macht auch deutlich, wie tief der Saldo aus positiven und negativen Antworten durch die Krise zwischenzeitlich gesunken war. Im April fiel der Lageindikator mit minus 77,4 Saldenpunkten auf seinen historischen Tiefstand. In Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 war der bis dahin niedrigste Wert von minus 63,5 im März 2010 gemessen worden.

Leichte Tendenz nach oben

Zuletzt zeigt die Entwicklung jedoch wieder nach oben. Abbildung 1 zeigt auch, dass die Kurve im Kfz-Einzelhandel zur aktuellen Lageeinschätzung vergleichsweise steiler ansteigt, als es bei den Produzenten der Fall ist. Hierbei spielen vermutlich die staatlichen Impulse aus dem Corona-Hilfspaket und dem Konjunkturpaket, wie z.B. die ab dem 1. Juli 2020 verminderten Mehrwertsteuersätze, eine wichtige Rolle. Für eine detaillierte Betrachtung der allgemeinen kon-

Abb. 2
Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

© ifo Institut

junkturrellen Entwicklung und eine Prognose für 2021 sei auf Wollmershäuser et al. (2020) verwiesen. Abbildung 1 macht auch deutlich, dass die Kfz-Hersteller und -Händler derzeit von einer guten Geschäftslage noch ein Stück entfernt sind.

Die negativen Auswirkungen der Coronakrise auf den Kfz-Einzelhandel sind auch in den Ergebnissen einiger Sonderfragen im Rahmen der ifo Konjunkturumfragen in den vergangenen Monaten zu erkennen. Bei einer Einstufung des Effekts der Krise auf die Geschäftstätigkeit auf einer Skala von -3 (sehr negativer Effekt) bis +3 (sehr positiver Effekt) lag der Durchschnitt von April bis Juni auf einem konstant negativen Niveau von -2,2. Erst im Juli war eine leichte Entspannung zu verzeichnen (-1,7), wenn auch die Beeinträchtigungen durch die Krise weiterhin deutlich zu spüren sind. Vor allem die geringe Nachfrage auf dem inländischen Absatzmarkt hoben die Befragungsteilnehmer als massives Problem hervor. Auch die staatlichen Auflagen und Hygienevorschriften stellten die Betriebe vor zusätzliche Herausforderungen. Über ein Drittel der befragten Händler (35,6%) gaben sogar an, dass diese Probleme ihre Existenz bedrohen. Die Auswirkungen der Coronakrise werden wohl noch eine Weile zu spüren sein. Im Durchschnitt rechneten die Kfz-Einzelhändler im Rahmen der Juli-Befragung noch mit einer Dauer von rund zehn Monaten, bis es zu einer Normalisierung der Geschäftslage kommen wird.

Laut Kraftfahrt-Bundesamt wurden im Juni in Deutschland rund 220 000 Neuwagen zum Straßenverkehr zugelassen. Das waren 32,3% weniger als im Vorjahresmonat. Insgesamt kamen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres etwa 1 211 000 fabrikneue Personenkraftwagen und damit 34,5 % weniger zur Zulassung als im ersten Halbjahr 2019 (vgl. Immen 2020). Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe rechnet nicht damit, die durch den Lockdown verursachten Rückstände des Kfz-Handels in diesem Jahr noch aufholen zu können, beim ZDK geht man von 780 000 weniger Pkw-Neuzulassungen aus als im Vorjahr, was einem Rückgang in Höhe von 21,7% entspricht.

Die nominalen Umsätze im Kfz-Handel verzeichneten dem Statistischen Bundesamt zufolge im Zeitraum von Januar bis April 2020 einen Rückgang um 46,8 Punkte. Im Vergleich zum Vorjahresmonat sank der Umsatz im April 2020 um 45,8%. Im gleichen Zeitabschnitt ging der Beschäftigtenindex um 1,8 Punkte zurück. Im April 2020 verzeichneten die Kfz-Händler gegenüber April 2019 eine Beschäftigungsabnahme von 0,2%. Ein vergleichsweise geringfügiger Rückgang, allerdings nahmen wie bereits erwähnt zahlreiche Betriebe Kurzarbeit in Anspruch.

Diese Entwicklungen spiegeln sich ebenfalls in den Angaben der an der ifo Konjunkturumfrage teilnehmenden Firmen wider. Diese berichteten ab Februar 2020 durchgängig von im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Umsätzen. Den Höchststand erreichte diese Tendenz im Mai, als ca. 87% der befragten

Kfz-Einzelhändler einen Umsatzrückgang im Vergleich zum Vorjahr vermeldeten. Im Juni waren es noch knapp 84%, im Juli dann ca. 64%. Eine Folge des Umsatzrückgangs war, dass deutlich mehr unverkaufte Autos bei den Händlern geparkt werden mussten. Eine weitere Konsequenz war, dass die Bestellungen bei den Kfz-Herstellern massiv zurückgefahren wurden. Auch die Preise blieben nicht unangetastet, um die Nachfrage zu stimulieren boten die Kfz-Händler vermehrt Preisnachlässe an.

WIE GEHT ES WEITER?

Die Bundesregierung brachte im Juni 2020 ein Paket auf den Weg, das Wohlstand sichern und die Zukunftsfähigkeit Deutschlands stärken soll, das »Konjunktur- und Zukunftspaket zur Erholung und Belebung der Wirtschaft«. Kernbestandteile sind die temporäre Senkung der Mehrwertsteuer zur Belebung des Konsums, Hilfen für Kommunen, Zuschüsse für Familien und die Förderung von Zukunftstechnologien und Klimaschutz (vgl. Dorn et al. 2020).

Im dritten und vierten Quartal 2020 dürfte das Konjunkturpaket die privaten Konsumausgaben stabilisieren und positive Impulse durch die vorübergehende Mehrwertsteuersenkung liefern. Diese vorgezogenen Konsumausgaben fehlen allerdings dann zu Jahresbeginn 2021, so dass die Expansionsdynamik deutlich schwächer ausfallen dürfte (vgl. Wollmershäuser et al. 2020).

Die Autoindustrie erhält im Rahmen eines Bonusprogramms 2 Mrd. Euro für Investitionen in Innovationen und neue Antriebstechnologien. Statt der gewünschten allgemeinen Kaufprämie für Fahrzeuge (inkl. Verbrennungsmotor) wird die Kaufprämie für Elektroautos erhöht (2,2 Mrd. Euro). Diese Prämie gilt allerdings auch für Hybridfahrzeuge. Bei Bussen und Lastkraftwagen soll die Flottenerneuerung unterstützt werden, um die Umweltbelastung durch den Verkehr zu senken (3,2 Mrd. Euro). In die Entwicklung der Wasserstofftechnik fließen 7 Mrd. Euro, Forschung und Entwicklung im Bereich Elektromobilität, neue Ladesäulen und Batteriezellenfertigungen erhalten 2 Mrd. Euro (vgl. Dorn et al. 2020).

Diese wirtschaftspolitischen Maßnahmen spiegeln sich auch in den Angaben der Unternehmen in der ifo Konjunkturumfrage wider. In Abbildung 4 sind die Geschäftserwartungen des Einzelhandels ohne Kfz, der Autohersteller und der Autohändler dargestellt. Nach dem im April erreichten Tiefpunkt geht es nun wieder aufwärts. Die Erwartungen der Hersteller von Kraftfahrzeugen und deren Zulieferern sind wieder merklich optimistisch. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Produktion vorher massiv nach unten gefahren worden war, somit war zu erwarten, dass es wieder aufwärtsgeht. Der Kfz-Einzelhandel ist von Optimismus noch ein gutes Stück entfernt. Eine Mehrheit der befragten Händler schaut derzeit noch skeptisch auf die zweite Jahreshälfte. Hier schwingt sicherlich

Abb. 3

Nominale Umsatzentwicklung im Kfz-Handel

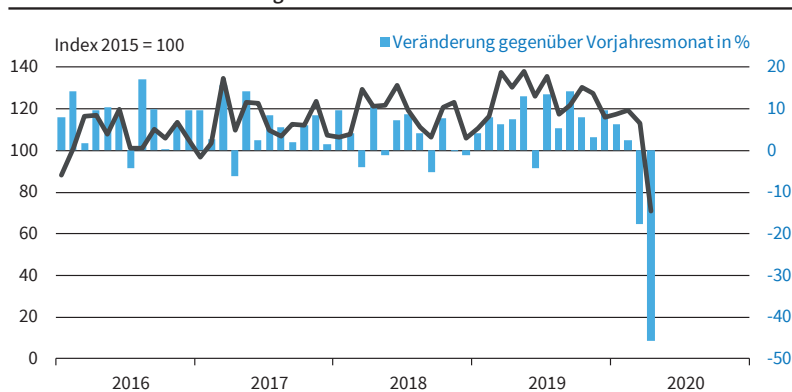
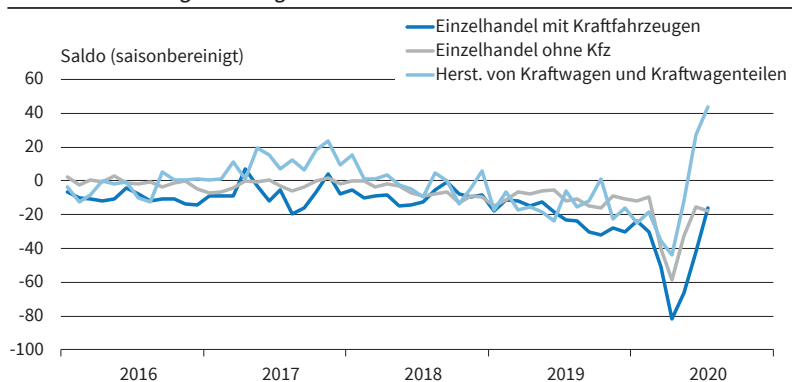


Abb. 4

Geschäftserwartungen im Vergleich



mit, ob und wie sich das Konsum- und Mobilitätsverhalten der Bevölkerung inzwischen geändert hat. So berichten z.B. die Fahrradhändler von historisch guten Geschäften seit dem Ende des Lockdown. Viele Autohäuser planen noch weitere Preissenkungen ein, um die Nachfrage wieder etwas zu stimulieren. Der massive Umsatzrückgang in den vergangenen Monaten hat und wird sich weiter negativ auf die Anzahl der Beschäftigten auswirken. Die Händler planen tendenziell, in den nächsten Monaten Personal abzubauen.

LITERATUR

Dorn, F., C. Fuest und F. Neumeier (2020), »Nach dem großen Einbruch: Ein Konjunkturprogramm zur Stützung und Erholung der Wirtschaft«, *ifo Schnelldienst* 73(7), 3–12.

Immen, S. (2020), »Pressemitteilung Nr. 16/2020 - Fahrzeugzulassungen im Juni 2020« Pressemitteilung des Kraftfahrt-Bundesamts, 3. Juli 2020, verfügbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/Fahrzeugzulassungen/pm16_2020_n_06_20_pm_komplett.html?nn=2562684, aufgerufen am 28. Juli 2020.

Wollmershäuser, T., M. Göttert, C. Grimme, C. Krolage, S. Lautenbacher, R. Lehmann, S. Link, A. Rathje, M. Reif, A. Sandqvist, R. Šauer, M. Stöckl und A. Wolf (2020), »ifo Konjunkturprognose Sommer 2020: Deutsche Wirtschaft – es geht wieder aufwärts«, *ifo Schnelldienst* 73, Sonderausgabe, Juli.

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V. (2020), »Autohandel und Kfz-Werkstätten: Rückstände nicht mehr aufzuholen« Pressemitteilung, 24. Juli 2020, verfügbar unter: <https://www.kfzgewerbe.de/presse/pressemitteilungen/autohandel-und-kfz-werkstaetten-rueckstaende-nicht-mehr-aufzuholen.html>, aufgerufen am 28. Juli 2020.