

Der Kraftfahrzeughandel und das Tankstellengewerbe

Ergebnisse der Handels- und Gaststättenzählung 1993

In der neuen Wirtschaftszweigsystematik WZ 1993 werden der Kraftfahrzeughandel und das Tankstellengewerbe, die früher je nach Ausrichtung in der Handelsvermittlung, im Großhandel und im Einzelhandel nachgewiesen wurden, in einer gemeinsamen Wirtschaftsabteilung zusammengefaßt. Aus der Handels- und Gaststättenzählung (HGZ) 1993 liegen nun erstmals detaillierte Struktur- und Regionaldaten für diese neue Gliederung vor, die in der nachfolgenden Analyse – mit Schwerpunkt auf den Arbeitsstättenergebnissen – dargestellt werden. Danach sind der Kraftfahrzeughandel und das Tankstellengewerbe innerhalb des Handels die kleinste Abteilung, weisen aber seit 1985 bei den Umsätzen eine besondere Dynamik auf.

Zur neuen Wirtschaftszweigsystematik WZ 1993

Die neue Wirtschaftszweigsystematik WZ 1993 stellt die deutsche Fassung der EU-weit verbindlichen NACE Rev. 1 dar, die wiederum aus der von den Vereinten Nationen weltweit empfohlenen Internationalen Systematik der Wirtschaftszweige (ISIC Rev. 3) abgeleitet wurde. Danach werden im Handel¹ drei Abteilungen nach abweichenden Kriterien unterschieden: Während bei der Gliederung in die Handelsvermittlung und den Großhandel einerseits und in den Einzelhandel andererseits die überwiegende Kunden- ausrichtung (gewerbliche oder private Kunden) als primäres Unterscheidungskriterium dient, orientiert sich die Abteilung Kraftfahrzeughandel und Tankstellen unabhängig von der Kunden- ausrichtung in erster Linie an den gehandelten Produkten.

Innerhalb des Kraftfahrzeughandels und des Tankstellengewerbes sind außerdem beim nachgewiesenen Umsatz inhaltliche Unterschiede zu beachten. Bei Einzelhändlern werden als Umsatz die Verkaufserlöse einschließlich Umsatzsteuer, bei Großhändlern die Verkaufserlöse ohne Umsatzsteuer nachgewiesen, bei Handelsvermittlern (einschließlich Agenturtankstellen) jedoch nur das Entgelt für die Leistung, also die Provisionen und Kostenerstattungen. Nach Ergebnissen der HGZ betrug der Provisionsanteil 1992² bei den Unternehmen der Handelsvermittlung im Bereich Kraftfahrzeughandel und Tankstellen durchschnittlich 4,0 %, wobei er bei den Agenturtankstellen mit 3,3 % deutlich niedriger lag als bei den Vermittlern von Kraftfahrzeugen (5,1 %).



Der Autor: Dr. Richard Kössler ist Leiter des Referats „Handel und Verkehr“ im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

Stellung innerhalb des Handels

Als Einstieg seien einige Kennzahlen zur Charakterisierung des Kraftfahrzeughandels und des Tankstellengewerbes aufgeführt, die weitgehend bereits an anderer Stelle³ dargestellt wurden: Mit 9,1 % der Unternehmen bzw. 8,3 % der Arbeitsstätten im Jahr 1993 handelt es sich um die mit Abstand kleinste unter den drei Abteilungen des Handels. Dieser Bereich wies mit durchschnittlich 1,12 Arbeitsstätten je Unternehmen einen vergleichsweise geringen „Filialisierungsgrad“ auf. Einbetriebsunternehmen dominieren also zahlenmäßig deutlich, und auch länderübergreifend operierende Unternehmen spielen nur eine untergeordnete Rolle. Mit 9,1 Beschäftigten je Arbeitsstätte nahmen die Betriebe des Kraftfahrzeughandels und des Tankstellengewerbes innerhalb des Handels die Spitzenposition ein. Das gilt auch hinsichtlich des Männeranteils unter den Beschäftigten sowie der Qualifikationsstruktur der Angestellten. Bei den Umsätzen je Arbeitsstätte und

Beschäftigten lag der Bereich deutlich höher als der Einzelhandel, blieb aber hinter der Handelsvermittlung und dem Großhandel zurück. Allerdings verbergen sich hinter den Durchschnittswerten – ähnlich wie in den anderen Handelsbereichen – ganz erhebliche Streuungen. So hatten über drei Viertel der Arbeitsstätten 1993 maximal neun Beschäftigte, also weniger als den Durchschnitt von 9,1. Bei den Umsätzen erreichten drei Viertel höchstens 5 Mill. DM im Jahr und nahezu 60 % lediglich 2 Mill. DM – bei einem Durchschnittswert von 4,726 Mill. DM. Die Masse der Arbeitsstätten ist also jeweils unterhalb der Durchschnittswerte angesiedelt, die stark von wenigen großen Betrieben beeinflusst werden. Beispielsweise hatten nur 10 % der Arbeitsstätten 20 oder mehr Beschäftigte. Auf diese Betriebe entfielen aber über die Hälfte aller Arbeitsplätze und fast zwei Drittel der getätigten Umsätze.

¹ Die Wirtschaftszweigsystematik 1993 umfaßt bei zwei den Handel betreffenden Abteilungen auch die Instandhaltung und Reparatur von Gebrauchsgütern, die jedoch bei der HGZ 1993 nicht erhoben wurden.

² Die Umsatzangaben beziehen sich auf das Vorjahr des Erhebungsstichtages.

³ Vgl. Sinner-Bartels, Barbara/Schwarz, Thomas: Zahl der Unternehmen im Handel und Gastgewerbe beachtlich gestiegen, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 12/1994, S. 570-573. – Kössler, Richard: Zur Struktur des Handels, in: Baden-Württemberg in Wort und Zahl, Heft 3/1996, S. 105-109.

Kfz-Einzelhandel dominiert

Die Heterogenität der neuen Wirtschaftsabteilung wird auch in der Untergliederung nach Wirtschaftszweigen deutlich (Tabel-

Tabelle 1

Arbeitsstätten, Beschäftigte und Umsatz im Kraftfahrzeughandel und im Tankstellengewerbe in Baden-Württemberg 1993 nach Wirtschaftszweigen¹⁾

Num- mer der Syste- matik	Wirtschaftszweig	Arbeits- stätten	Beschäf- tigte	Umsatz	Arbeits- stätten	Beschäf- tigte	Umsatz	Beschäf- tigte je Arbeits- stätte	Umsatz je	
		Anzahl		1 000 DM	Anteil am insgesamt in %			Anzahl	Arbeits- stätte	Beschäf- tigten
									1 000 DM	
50.10.1	Vermittlung von Kraftwagen	204	1 638	453 506	2,9	2,6	1,4	8,0	2 223	277
50.10.2	Großhandel mit Kraftwagen	230	2 573	4 554 398	3,3	4,0	13,7	11,2	19 802	1 770
50.10.3	Einzelhandel mit Kraftwagen	3 312	37 670	20 832 059	47,1	58,7	62,7	11,4	6 290	553
50.1	Handel mit Kraftwagen	3 746	41 881	25 839 963	53,3	65,3	77,8	11,2	6 898	617
50.30.1	Vermittlung von Kraftfahrzeugteilen und Zubehör	114	419	85 858	1,6	0,7	0,3	3,7	753	205
50.30.2	Großhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Zubehör	541	8 059	3 690 459	7,7	12,6	11,1	14,9	6 822	458
50.30.3	Einzelhandel mit Kraftfahrzeugteilen und Zubehör	993	4 564	1 371 725	14,1	7,1	4,1	4,6	1 381	301
50.3	Handel mit Kraftfahrzeugteilen und Zubehör	1 648	13 042	5 148 041	23,4	20,3	15,5	7,9	3 124	395
50.40.1	Vermittlung von Krafträdern, Teilen und Zubehör	8	22	2 019	0,1	0,0	0,0	2,8	252	92
50.40.2	Großhandel mit Krafträdern, Teilen und Zubehör	20	102	95 173	0,3	0,2	0,3	5,1	4 759	933
50.40.3	Einzelhandel mit Krafträdern, Teilen und Zubehör	276	1 093	328 915	3,9	1,7	1,0	4,0	1 192	301
50.4	Handel mit Krafträdern, Teilen und Zubehör	304	1 217	426 107	4,3	1,9	1,3	4,0	1 402	350
50.1-4	Kraftfahrzeughandel	5 698	56 140	31 414 111	81,1	87,5	94,5	9,9	5 513	560
50.50.1	Agenturtankstellen	993	6 452	1 013 547	14,1	10,1	3,1	6,5	1 021	157
50.50.2	Freie Tankstellen	339	1 541	798 169	4,8	2,4	2,4	4,5	2 354	518
50.5	Tankstellen	1 332	7 993	1 811 716	18,9	12,5	5,5	6,0	1 360	227
50	Kraftfahrzeughandel, Tankstellen	7 030	64 133	33 225 827	100	100	100	9,1	4 726	518
Nachrichtlich:										
	Kfz-Vermittlung	326	2 079	541 383	4,6	3,2	1,6	6,4	1 661	260
	Kfz-Großhandel	791	10 734	8 340 030	11,3	16,7	25,1	13,6	10 544	777
	Kfz-Einzelhandel	4 581	43 327	22 532 699	65,2	67,6	67,8	9,5	4 919	520

¹⁾ Arbeitsstätten und Beschäftigte jeweils 30. April 1993, Umsatz 1992.

le 1). Mit 81,1 % stellte der Kraftfahrzeughandel in seinen unterschiedlichen Ausprägungen den Löwenanteil unter den Arbeitsstätten. Wegen einer leicht überdurchschnittlichen Betriebsgröße von 9,9 Beschäftigten und einem ebenfalls überdurchschnittlichen Umsatz je Arbeitsplatz lagen die Anteile bei den Beschäftigten (87,5 %) und vor allem den Umsätzen (94,5 %) noch höher. Dominiert wird der Kraftfahrzeughandel dabei vom Kfz-Einzelhandel, der jeweils etwa zwei Drittel der Arbeitsstätten, Beschäftigten und Umsätze der gesamten Abteilung auf sich vereinte. Die Kfz-Vermittlung spielt zwar eine relativ untergeordnete Rolle, bemerkenswerterweise waren aber die Betriebe mit 6,4 Beschäftigten fast dreimal so groß wie in der Handelsvermittlung außerhalb des Kfz-Bereichs. In Anbetracht der besonderen Umsatzdefinition können jedoch die auffällig niedrigen Umsatzwerte der Kfz-Vermittlung – und auch der Agenturtankstellen – nicht überraschen. Auf den Kfz-Großhandel entfiel zwar nur jede neunte Arbeitsstätte des Kraftfahrzeughandels und des Tankstellengewerbes, da es sich jedoch um überdurchschnittlich große und vor allem umsatzstarke Betriebe handelt, lagen die Anteile bei den Beschäftigten (16,7 %) und vor allem den Umsätzen (25,1 %) deutlich höher. In der Gliederung nach gehandelten Gütern steht innerhalb des Kraftfahrzeughandels der Handel mit Kraftwagen im Vordergrund, mit deutlichem Abstand gefolgt vom Zubehörhandel für Kraftwagen. Vergleichsweise geringe Bedeutung hat demgegenüber der Handel mit Krafträdern und damit zusammenhängenden Artikeln. Dieselbe Reihenfolge ergibt sich bei den Kennziffern *Betriebsgröße* sowie *Umsatz je Arbeitsstätte* bzw. *Beschäftigten*, wobei jeweils allein der Handel mit Kraftwagen über dem Gesamtdurchschnitt der Branche lag.

Mit einer deutlich geringeren Betriebsgröße von durchschnittlich 6,0 Beschäftigten und weit unterdurchschnittlichen Umsätzen je Einheit nimmt das Tankstellengewerbe eine Sonder-

stellung ein. Mit 4,5 Beschäftigten waren 1993 die freien Tankstellen gerade halb so groß wie die Arbeitsstätten im gesamten Kraftfahrzeughandel einschließlich des Tankstellengewerbes. Immerhin entsprach aber ihr Umsatz je Beschäftigten exakt dem Branchendurchschnitt. Die Agenturtankstellen waren zwar deutlich größer, hier werden aber relativ niedrige Umsatzwerte nachgewiesen, weil beim Kraftstoffabsatz lediglich die Provisionen gezahlt werden.

Starke Umsatzdynamik im Kraftfahrzeughandel

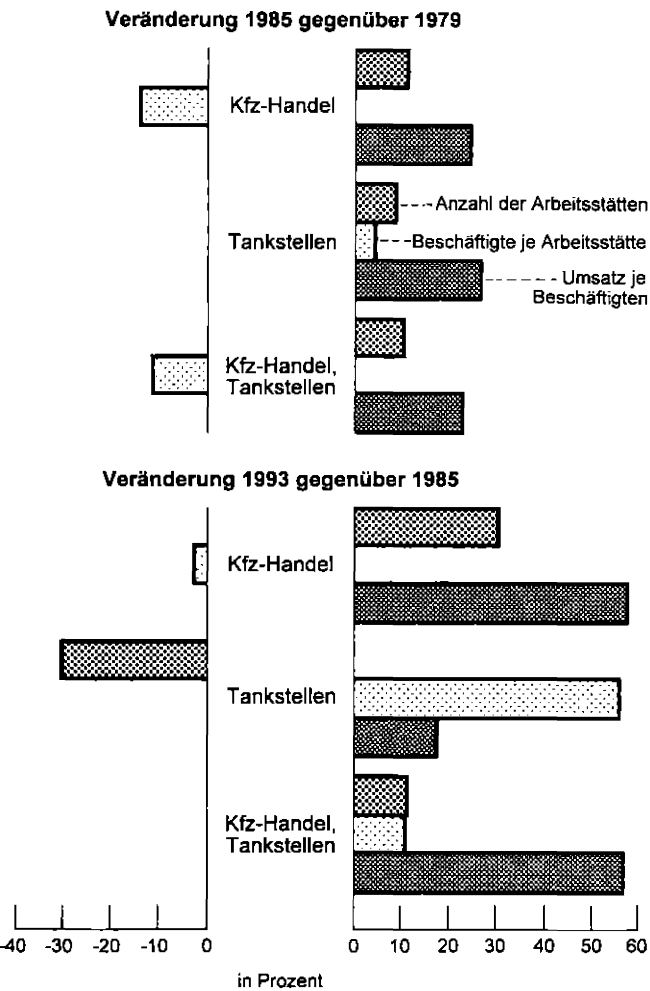
Gegenüber der vorherigen HGZ 1985 folgte im Kraftfahrzeughandel und Tankstellengewerbe der Anstieg der Arbeitsstättenzahl mit 11,5 % dem Trend des gesamten Handels. Dagegen nahm die Beschäftigtenzahl mit 23,8 % leicht überdurchschnittlich zu. Eine außergewöhnliche Dynamik zeigten hingegen die Umsätze, die mit einer Zuwachsrate von 93,3 % fast doppelt so stark stiegen wie im Handel insgesamt. Dazu trugen zwar auch überdurchschnittliche Preissteigerungen vor allem im Bereich des Kfz-Einzelhandels bei, der Umsatzzuwachs bleibt aber auch bei realer Betrachtung deutlich überdurchschnittlich. Er reflektiert damit die gestiegenen Ansprüche der Kunden vor allem an Größe und Qualität der gekauften Fahrzeuge.

Auch bei der zeitlichen Entwicklungslinie, die sich für diesen Bereich zusätzlich um die HGZ 1979 erweitern läßt⁴⁾, ist jedoch

⁴⁾ Der Kraftfahrzeughandel und das Tankstellengewerbe werden in der WZ 1993 zwar erstmals zusammengefaßt, die einzelnen Wirtschaftszweige entsprechen jedoch fast vollständig den bereits früher erfaßten Positionen. Daher ist hier die Bildung einer längeren Zeitreihe – anders als bei den beiden anderen neuen Handelsabteilungen – relativ unproblematisch.

Schaubild 1

Veränderungen im Kraftfahrzeughandel und Tankstellengewerbe in Baden-Württemberg zwischen 1979 und 1993



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

239 96

zwischen dem Kraftfahrzeughandel einerseits und dem Tankstellengewerbe andererseits zu differenzieren (Schaubild 1). So nahm die Zahl der Arbeitsstätten in beiden Teilbereichen zwischen 1979 und 1985 um jeweils etwa ein Zehntel zu, zwischen 1985 und 1993 stand aber einer Zunahme um drei Zehntel im Kraftfahrzeughandel eine ebenso große Abnahme bei den Tankstellen gegenüber, die unten noch näher zu untersuchen sein wird. Abweichend vom generellen Trend im Handel nahm in beiden Zeitabschnitten die Betriebsgröße im Kraftfahrzeughandel leicht ab, während sich bei den Tankstellen vor allem zwischen 1985 und 1993 die durchschnittliche Betriebsgröße von 3,9 auf 6,0 Beschäftigte um mehr als die Hälfte erhöhte. Damit

waren bei Tankstellen 1993 trotz der stark rückläufigen Arbeitsstättenzahl 7,4 % mehr Personen beschäftigt als acht Jahre zuvor. Zwar stieg auch hier der Umsatz je Beschäftigten an (17,6 %), maßgeblich für die starke Umsatzdynamik der neuen Wirtschaftsabteilung war jedoch der Kraftfahrzeughandel mit einem Plus bei den Pro-Kopf-Umsätzen von 57,6 %. Diese wiederum wurden ganz wesentlich geprägt vom Kfz-Einzelhandel, der 1992 je Beschäftigten sogar 80,0 % mehr umsetzte als 1984.

Kraftfahrzeughändler in den Stadtkreisen umsatzstärker

In Anbetracht der deutlichen Struktur- und Entwicklungsunterschiede soll zunächst der Kraftfahrzeughandel allein betrachtet werden. 1993 kamen in Baden-Württemberg auf 100 000 Einwohner 56,1 Kraftfahrzeughändler. Zwischen Stadt- und Landkreisen insgesamt unterscheidet sich diese Kennziffer dabei kaum noch, wozu ein leicht überdurchschnittliches Wachstum der Arbeitsstättenzahl in den Landkreisen seit 1985 beigetragen hat. In den einzelnen Kreisen reichte die Spanne von 42,2 Kraftfahrzeughändlern je 100 000 Einwohner im Landkreis Tübingen bis zu 86,7 im Stadtkreis Heilbronn. Noch deutlich ausgeprägter sind die regionalen Unterschiede bei den Betriebsgrößen. Obwohl hier die Landkreise mit dem Hohenlohekreis sowohl den Spitzenreiter (26,5 Beschäftigte je Arbeitsstätte) als auch mit dem Enzkreis das Schlußlicht (5,0 Beschäftigte je Arbeitsstätte) stellten, waren die Kraftfahrzeughändler in den Stadtkreisen mit 13,9 Beschäftigten deutlich größer als in den Landkreisen mit 8,9 Beschäftigten. Da sich der Rückgang der Betriebsgröße zwischen 1985 und 1993 jedoch schwerpunktmäßig auf die Stadtkreise konzentrierte, läßt sich hier eine leichte Annäherungstendenz feststellen. Die abweichende Betriebsgröße schlägt sich auch in den Umsätzen je Arbeitsstätte nieder. In den Stadtkreisen wurde darüber hinaus zusätzlich je Beschäftigten mit 725 000 DM erheblich mehr umgesetzt als in den Landkreisen mit 500 000 DM, wobei die Kluft zwischen 1985 und 1993 sogar noch weiter auseinander ging. Je Arbeitsstätte lagen damit 1993 die Umsätze in den Stadtkreisen mit 10,1 Mill. DM mehr als doppelt so hoch wie in den Landkreisen mit 4,5 Mill. DM. Die unterschiedlichen Entwicklungen der

Tabelle 2
Arbeitsstätten, Beschäftigte und Umsatz im Tankstellengewerbe in Baden-Württemberg 1979, 1985 und 1993

Gegenstand der Nachweisung	Arbeits- stätten	Beschäftigte	Umsatz ¹⁾	Beschäftigte je Arbeitsstätte	Umsatz je	
					Arbeitsstätte	Beschäftig- ten
		Anzahl		1 000 DM	Anzahl	1 000 DM
31. März 1979						
Freie Tankstellen	460	1 913	637 066	4,2	1 385	333
Agenturtankstellen . . .	1 315	4 625	358 893	3,5	273	78
Tankstellen zusammen	1 775	6 538	995 959	3,7	561	152
29. März 1985						
Freie Tankstellen	339	1 457	808 354	4,3	2 385	555
Agenturtankstellen . . .	1 590	5 984	626 217	3,8	394	105
Tankstellen zusammen	1 929	7 441	1 434 570	3,9	744	193
30. April 1993						
Freie Tankstellen	339	1 541	798 169	4,5	2 354	518
Agenturtankstellen . . .	993	6 452	1 013 547	6,5	1 021	157
Tankstellen zusammen	1 332	7 993	1 811 716	6,0	1 360	227

¹⁾ Umsatz jeweils Vorjahr.

einzelnen Kennziffern in den Stadt- und Landkreisen zwischen 1985 und 1993 kompensieren sich soweit, daß sich die Gesamtumsätze des Kraftfahrzeughandels in beiden Raumkategorien etwa verdoppelten.

Zunehmende Abgrenzungsschwierigkeiten beim Tankstellengewerbe

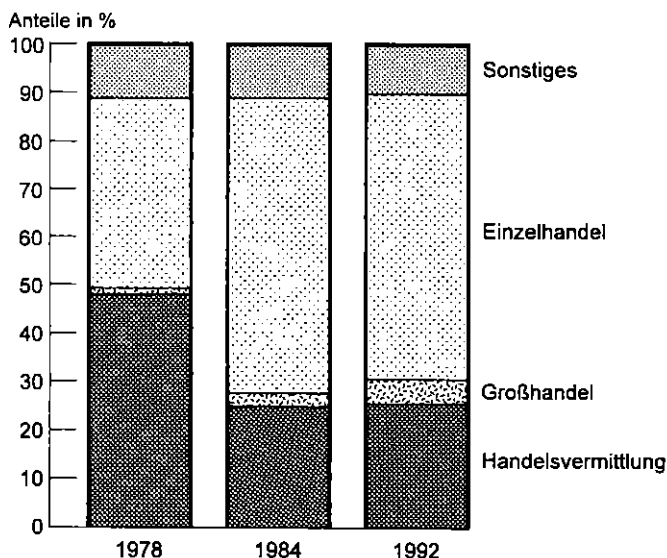
Aufgrund der unterschiedlichen Strukturen bei den freien Tankstellen und den Agenturtankstellen empfiehlt sich hier eine getrennte Betrachtung. Aus *Tabelle 2* wird erkennbar, daß die Zunahme der Arbeitsstättenzahl zwischen 1979 und 1985 mit einer deutlichen Verlagerung von den freien Tankstellen zu den Agenturtankstellen einherging. Zwischen 1985 und 1993 hingegen blieb die Zahl der freien Tankstellen stabil, der Rückgang der nachgewiesenen Arbeitsstätten geht also allein auf die Agenturtankstellen zurück. Auch die deutliche Zunahme der durchschnittlichen Betriebsgröße sowie das Umsatzwachstum je Arbeitsstätte und je Beschäftigten zwischen 1985 und 1993 lassen sich überwiegend den Agenturtankstellen zuschreiben. Steckt nun hinter dieser Entwicklung das vielzitierte Tankstellensterben in Verbindung mit einer Konzentration auf größere und umsatzstärkere Einheiten?

An dieser Stelle ist ein kurzer Exkurs zur Methode der Wirtschaftszweiguordnung insbesondere bei Ausübung mehrerer Tätigkeiten angebracht: Generell erfolgt die Zuordnung einer Einheit (Unternehmen, Arbeitsstätte) in dem Wirtschaftszweig, in dem sie ihren wirtschaftlichen Schwerpunkt hat. Als Maßstab dienen dabei die Wertschöpfungsanteile der einzelnen Tätigkeiten. Da diese in der HGZ nicht unmittelbar erfragt werden, werden sie hilfsweise bestimmt, indem die erfragten Umsatzanteile mit jeweils branchenspezifischen Rohertragsquoten multipliziert werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei die sogenannte Top-down-Methode. Danach wird beispielsweise zunächst nach dem höchsten Wertschöpfungsanteil die Abteilung bestimmt, dann in weiteren Schritten – innerhalb der überwiegenden Abteilung – die Gruppe und nachfolgend analog die Klasse und die Unterklasse. Für Tankstellen bedeutet dies, daß zunächst die Zugehörigkeit zum Kraftfahrzeughandel und Tankstellengewerbe insgesamt untersucht wird, dann die zum Tankstellengewerbe und zu den freien oder Agenturtankstellen.

In *Schaubild 2* sind die Umsatzanteile der Agenturtankstellen in grober Gliederung dargestellt, nach denen letztlich die Wirtschaftszweiguordnung erfolgt. Deutlich erkennbar wird daran eine Ausweitung der Einzelhandelstätigkeiten in der Spanne von 1978 bis 1984, die die zunehmende Verbreitung der Tankstellen-Shops dokumentiert. Zwar überwogen bereits 1984 Einzelhandelstätigkeiten mit einem Umsatzanteil von ca. 60 % deutlich die Handelsvermittlung insbesondere von Kraftstoffen, auf die etwa ein Viertel der Umsätze entfiel. Die Einzelhandelsumsätze werden jedoch mit Rohertragsquoten von im Regelfall deutlich unter 50 % gewichtet, während die Handels-

Schaubild 2

Zusammensetzung des Umsatzes*) der Agenturtankstellen in Baden-Württemberg bei den Handels- und Gaststättenzählungen 1979, 1985 und 1993



*) Die Umsatzangaben beziehen sich auf das Vorjahr des Erhebungsstichtages.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

274 96

vermittlungsumsätze bereits dem Rohertrag entsprechen und damit zu 100 % eingehen. Damit überwiegt – gemessen an der Wertschöpfung – die Handelsvermittlung von Kraftstoffen. Folglich sind die Einheiten zurecht bei den Agenturtankstellen zugeordnet. Obwohl auch nach 1984 die Tankstellen-Shops weiter an Verbreitung und Sortiment zugenommen haben, entsprach die nachgewiesene Umsatzstruktur der Agenturtankstellen 1992 fast vollständig der von 1984. Damit liegt der Schluß nahe, daß es sich bei dieser Umsatzstruktur um eine relativ stabile Verteilung handelt, bei der gerade noch eine Zuordnung zu den Agenturtankstellen erfolgt. Ist jedoch der Umsatzanteil aus dem Einzelhandel mit für den Kraftfahrzeughandel und das Tankstellengewerbe untypischen Produkten wie zum Beispiel Lebensmitteln, Tabakwaren und Zeitschriften noch höher, dann wird der Betrieb dem Einzelhandel und nicht mehr dem Tankstellengewerbe zugeordnet. Es steht zu vermuten, daß der rechnerische Rückgang der Agenturtankstellen zwischen 1985 und 1993 zum Teil auf Umbuchungen zum Einzelhandel beruht. Folglich sind die Ergebnisse der HGZ 1993 bei den Agenturtankstellen und dem Tankstellengewerbe insgesamt zur Untersuchung bestimmter Fragestellungen, beispielsweise zur Tankstellendichte im Sinne der regionalen Versorgungssituation mit Tankmöglichkeiten und deren Entwicklung, nur noch bedingt geeignet.

Dr. Richard Kössler