

# Branchenbericht 2010

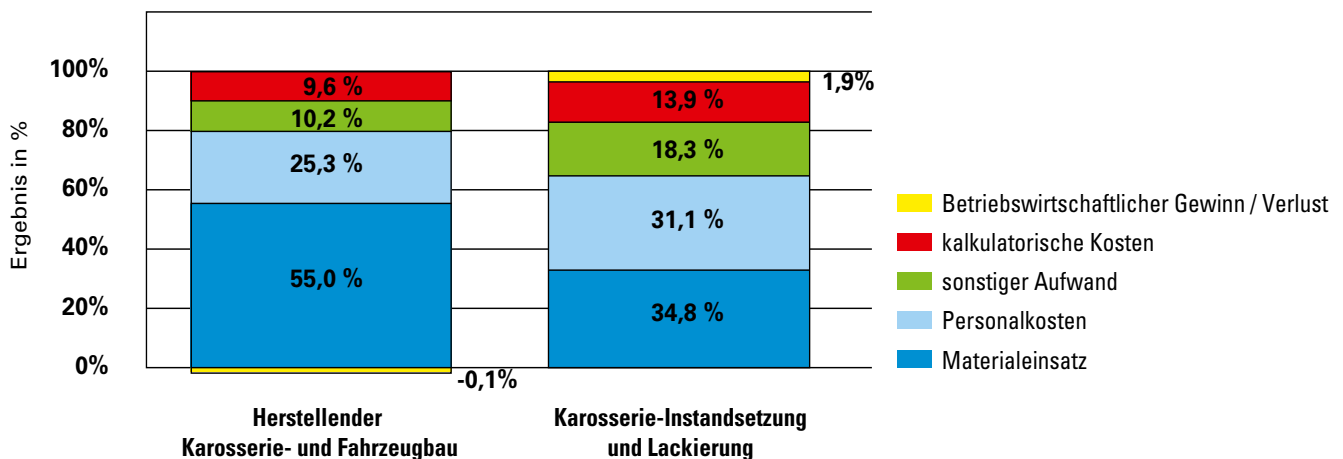
für den herstellenden und reparierenden Karosserie- und Fahrzeugbau

Herausgeber: Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik, Bad Vilbel, Oktober 2011

## Daten und Fakten in Kürze (Stand: 01.01.2011)

Zahl der Betriebe	ca. 4.500
Zahl der Auszubildenden	4.466
Zahl der Beschäftigten	40.000
Umsatz	ca. 6,5 Mrd. Euro
Polizeilich erfasste Unfälle pro Jahr	2,3 Mio. Euro <sup>1</sup>
Gesamtzahl der Unfälle	ca. 12 Mio.

## Branchenkennzahlen 2010



## 1. Branchenstruktur

Das Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk unterliegt den Regelungen des Gesetzes zur Ordnung des Handwerks (Handwerksordnung)<sup>2</sup> und ist in der Anlage A der Handwerksordnung aufgeführt. Diese schreibt vor, dass ein Meister im Karosserie- und Fahrzeugbau oder eine gleichgestellte Person dem Unternehmen vorstehen muss.

Die Branche besteht derzeit (Stand: 01.01.2011) aus ca. 4.500 Fachbetrieben mit ca. 40.000 Mitarbeitern. 4.466 Lehrlinge stehen derzeit in einem Ausbildungsverhältnis zum Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker/in. Die Ausbildung zum Karosserie- und Fahrzeugbaumechaniker, der aus den drei Fachrichtungen „Karosserieinstandhaltungstechnik“, „Karosseriebautechnik“ und „Fahrzeugbautechnik“ besteht, dauert 3 ½ Jahre und endet mit der Gesellenprüfung.

In der Klassifizierung der Wirtschaftszweige wird der Schwerpunkt Karosserie-Instandsetzung und Lackierung dem Bereich: Abschnitt G: Handel; Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen (45.2 Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten an Kraftwa-

gen), der Bereich des herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaus dem Abschnitt C: Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren (29.2 Herstellung von Karosserien, Aufbauten und Anhängern)<sup>3</sup> zugeordnet.

Diese Einteilung wird den Tätigkeiten im handwerklichen Karosserie- und Fahrzeugbau aber nicht gerecht. Die amtliche Statistik liefert keine aussagefähigen und zutreffenden Informationen über die tatsächliche Struktur der Branche.

Nach Untersuchungen des Zentralverbandes Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) tätigte die Branche im Jahr 2010 einen Umsatz von rd. 6,5 Mrd. Euro. Vom Gesamtumsatz entfallen rund 65 % auf die Bereiche Instandsetzung, Wiederherstellung und Ausstattung von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen, 35 %

<sup>1</sup> Quelle: GDV Jahrbuch Stand 2010

<sup>2</sup> Gesetz zur Ordnung des Handwerks, Zentralverband des Deutschen Handwerks März 2008

<sup>3</sup> Quelle: Statistisches Bundesamt

des Gesamtumsatzes sind dem herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau zuzurechnen.

Die Karosserie- und Fahrzeugbaubetriebe werden in die Tätigkeitsbereiche

- Herstellender Karosserie- und Fahrzeugbau
- Karosserie-Instandsetzung inklusive Lackierung
- Oldtimerrestaurierung

unterschieden.

Bundesweit sind ca. 650 handwerkliche Unternehmen im herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau, 3700 Betriebe in der Pkw-Instandsetzung sowie 150 Betriebe in der Oldtimerrestaurierung tätig. Rund 80 % der Betriebe sind im Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) organisiert.

Das Karosserie- und Fahrzeugbauer-Handwerk unterscheidet sich von seiner Struktur deutlich vom Kfz-Gewerbe, das auf den Fahrzeughandel sowie die Reparatur und Wartung von Fahrzeugen einschließlich der Inspektion ausgerichtet ist.

## 1.1 Herstellender Karosserie- und Fahrzeugbau

Die auch als „Aufbauerhersteller“ bezeichneten Karosserie- und Fahrzeugbaufachbetriebe haben überwiegend eine Kundenstruktur, die stark von der regionalen Struktur der Wirtschaft geprägt ist. Die rund 650 handwerklichen Aufbauerhersteller bieten Sonderlösungen nach Kundenwunsch an. Die Betriebe führen alle Reparaturarbeiten an Karosserien, Fahrgestellen und Anhängern aus und sie stellen individuelle Aufbauten, Sattelaufleger und Anhänger her. Dazu gehört u. a. der Bau von Fahrzeugen für die Getränkeindustrie, Möbeltransporter, Kühl- und Baufahrzeuge, Tiertransporter bis hin zum Campinganhänger und Wohnmobil oder auch Untertagefahrzeuge. Ferner werden Ladebordwände, Kräne, Kühlaggregate u. a. angebaut. Zum Tätigkeitsbereich gehört auch der Innenausbau von Transportern und LKW nach branchen- oder unternehmensspezifischen Anforderungen sowie die Instandsetzung und Lackierung der selbst und fremd hergestellten Fahrzeuge.

Bei Nutzfahrzeugen der mittleren bis schweren Gewichtsklasse (> 6 t) werden häufig Serienfahrgestelle einschließlich Motor und Antriebsstrang von der Autoindustrie (MAN, Mercedes-Benz, IVECO, VOLVO ...) zugeliefert. Der Aufbauerhersteller erhält das „nackte“ Fahrgestell und macht daraus ein einsatzfähiges Wirtschaftsgut. Viele Aufbauerhersteller sind darüber hinaus Vertragspartner der Hersteller von Anbauteilen wie z. B. Ladekräne oder Ladebordwände. Sie übernehmen herstellende, wartende und reparierende Leistungen für den Vertragspartner und halten dafür geschultes Personal zur Verfügung.

Zum herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau gehört auch der Aus- und Umbau von Pkw und Transportern. Hierzu zählen z. B. behindertengerechte oder gepanzerte Fahrzeuge, Sonderfahrzeuge für die Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste u. a.

Nutzfahrzeuge sind Wirtschaftsgüter, die beim Vorliegen eines Reparaturfalles schnell wieder in den Einsatz gelangen müssen. Handwerkliche Flexibilität und der Dienstleistungscharakter der Branche sind dabei besonders wichtig. Oft zählen Schnelligkeit und Flexibilität mehr als der Preis.

Auftraggeber sind gewerbliche Kunden, Behörden und Organisationen aus allen Wirtschaftszweigen und Branchen, die Nutzfahrzeuge für Transporte und Einsatzzwecke auf der Straße benötigen. Als besondere Pluspunkte der handwerklichen Aufbauerhersteller sind die Nähe zum Kunden, der Service und die Beratung zu nennen. Insbesondere bei den Reparaturleistungen ist dies von großer Bedeutung. Die Mehrzahl der Betriebe bietet im regionalen Einzugsbereich an, andere Unternehmen bieten bundesweit an. Die Exportquote der handwerklichen Aufbauerhersteller hingegen ist gering.

## 1.2 Karosserie-Instandsetzung und Lackierung

Karosserie-Fachbetriebe mit Schwerpunkt Pkw-Instandsetzung sind die Spezialisten für die Beseitigung von Karosserie-/Unfallschäden einschließlich der Fahrzeuglackierung. Hierzu benötigen die Betriebe spezielle Betriebsausstattungen und -einrichtungen wie z. B. Richt- und Messsysteme, Diagnose- und Fehlerauslesegeräte, branchenspezifische Software, Lackierkabine u. a. Besondere technische Anforderungen kommen derzeit von der Automobilindustrie auf die Karosserie-Fachbetriebe zu. Der Mix unterschiedlicher Materialien moderner Fahrzeuge sowie zunehmende Sicherheits- und Komfortelektronik erfordern hohe Investitionen in Geräte und Maschinen, wie z. B. Schweiß- und Lötaggregate oder Diagnose- und Prüfgeräte. Hinzu kommt die fachliche Weiterbildung der Mitarbeiter, damit diese in der Lage sind, moderne, hochkomplexe Fahrzeuge instand zu setzen. Über 80 % der Karosserie-Fachbetriebe haben eine eigene Lackierfachabteilung angeschlossen.

Immer stärkere Bedeutung erhält die Aufbereitung von Fahrzeugen im Innen- und Außenbereich, einschließlich Spot- und Smartreparaturarbeiten, z. B. von Leasingrückläufern.

Auftraggeber der Karosserie-Fachbetriebe sind gewerbliche und private Kunden. Auch Versicherer, Vermittler, Flottenbetreiber und Leasinggesellschaften treten zunehmend als Nachfrager auf. 520 Fachbetriebe führen derzeit das vom ZKF geschaffene Qualitätssiegel „Eurogarant-Karosserie-Fachbetrieb“, das in der Schadensreparaturbranche sehr hohe Bedeutung erlangt hat.

## 1.3 Autohäuser mit eigener Karosserie- und Lackierabteilung

Viele Autohäuser und Kfz-Werkstätten erledigen leichtere Karosseriearbeiten mit, allerdings werden schwerere Karosseriearbeiten, insbesondere Strukturschäden, an Karosserie-Fachbetriebe im Unterauftrag weitergegeben. Nur größere Autohäuser und Niederlassungen der Autohersteller haben eine eigene komplett ausgestattete Karosserieabteilung, und davon besitzt nur ein kleiner Teil eine eigene Lackierabteilung.

Allerdings gibt es, insbesondere bei deutschen Herstellern, einen Trend zum Aufbau eigener Karosserie- und Lackierzentren. Dadurch wird der Versuch unternommen, die Karosserie- und Lackierarbeiten aus den einzelnen Betriebsstätten zentral an einem Ort zusammen zu fassen. Diese markengebundenen Karosserie- und Lackierfachbetriebe sind fast ausschließlich auf die Fahrzeuge des entsprechenden Herstellers konzentriert, Arbeiten an Nicht-Konzern-Fahrzeugen sind eher die Ausnahme, zumal häufig die fachliche Qualifikation der Mitarbeiter und deren technisches Wissen für Fremdfahrzeuge fehlt.

## 1.4 Restaurierung klassischer Fahrzeuge

Die Old- und Youngtimerrestaurierung gewinnt in den Tätigkeitsbereichen der Unternehmen, die auf die Wiederherstellung historischer und klassischer Fahrzeuge spezialisiert sind, zunehmend an Bedeutung. Häufig müssen Blech- oder Holzteile per Handarbeit neu angefertigt und in die historischen Fahrzeuge eingebaut werden. Ein Teil der Betriebe ist berechtigt, das vom ZKF vergebene Qualitätssiegel „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“ zu führen.

Auftraggeber der rund 150 Betriebe sind meist private Kunden, Liebhaber und Museen. Da dieses Segment in der Gesamterhebung nur mit einer recht kleinen Zahl von Betrieben besetzt ist, wird auf eine getrennte betriebswirtschaftliche Auswertung verzichtet.

## 2. Betriebswirtschaftliche Auswertung

Der vom Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik (ZKF) als Berufs- und Wirtschaftsverband jährlich veröffentlichte Branchenbericht stellt aussagefähiges, branchenspezifisches Zahlen- und Datenmaterial den Betrieben selbst, aber auch Dritten, z. B. Kreditinstituten und Behörden, zur Verfügung. Die am ZKF-Berichtenbericht 2010 teilnehmenden Betriebe wurden per Fragebogen im Mai 2011 befragt. Die Auswertung erfolgte im August 2011 durch den ZKF-Ausschuss „Betriebswirtschaft und Unternehmensführung“ unter Vorsitz von Rolf Bieling.

## 2.1 Herstellender Karosserie- und Fahrzeugbau

Aufgrund der konjunkturellen Aufwärtsbewegung des Jahres 2010 konnte der herstellende Karosserie- und Fahrzeugbau das Betriebsergebnis vor Zinsen und Abschreibungen von 8,9 % auf 9,5 % gegenüber dem Vorjahresergebnis steigern. Auch bei der wichtigen Kennzahl „betriebswirtschaftliches Ergebnis“ mit den vom Betriebsergebnis abgezogenen kalkulatorischen Kosten wurde eine Ergebnisverbesserung erzielt, so dass sich der Verlust des Vorjahres von 1,4 % auf 0,1 % vom Gesamtumsatz verminderte und somit ein fast ausgeglichenes Ergebnis erzielt wurde.

In den für den Unternehmer wichtigen kalkulatorischen Kosten sind die Geschäftsführergehälter bzw. der kalkulatorische Unternehmerlohn, kalkulatorische Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen und die kalkulatorische Miete enthalten. Die kalkulatorischen Kosten müssen notwendigerweise eingerechnet werden, um zu beurteilen, ob ein Betrieb rentabel gearbeitet hat. Sie werden von den Unternehmen gerne unvollständig in die betriebswirtschaftliche Betrachtung einbezogen, da diese ein Bestandteil der individuellen Kalkulation und nicht der Buchhaltung sind. Selbstverständlich gehören die kalkulatorischen Kosten vollständig in eine realistische Betrachtungsweise eines Unternehmens.

Der Gesamtumsatz blieb mit 4.034.367 Euro im Durchschnitt aller Unternehmen nahezu konstant. Die Anzahl der produktiven Mitarbeiter stieg durch den Anteil von Leiharbeitern um 1,5 Mitarbeitern gegenüber dem Vorjahr. Die Betriebsleistung Handwerk verzeichnet einen Anstieg von 1,7 %-Punkte während sich die Betriebsleistung Handel gleichzeitig um diesen verringert. Die Personalkosten bleiben mit 25,3 % gegenüber dem Vorjahr (25,4 %) nahezu unverändert. Der Materialeinsatz sank auf 55 % der Betriebsleistung. Die kalkulatorischen Kosten verringerten sich um 0,7 %-Punkte im Vergleich zum Vorjahr.

Verkauft der Aufbauhersteller das aufgebaute Fahrzeug incl. zugeliefertem bzw. zugekauftem Fahrgestell, kann der Anteil des Fahrgestells am Verkaufspreis durchaus 70 % betragen. Der eigentliche handwerkliche Umsatz, also die Herstellung des Aufbaues, beträgt dann lediglich 30 %, während das Fahrgestell als Handelsware betrachtet wird. Die Relation verändert sich völlig, sofern der Kunde eine Rechnung über das Fahrgestell vom industriellen Hersteller erhält und der handwerkliche Aufbauhersteller nur den Aufbau berechnet. In diesem Fall, der eher die Regel ist, weist die Buchhaltung des Aufbauherstellers 100 % handwerklichen Umsatz und keinen Handelsumsatz aus.

Zur Ergebnisverbesserung des betriebswirtschaftlichen Ergebnisses trugen auch Einsparungen beim Fahrzeug- und übrigen Leasing bei. Durch die Kostensteigerungen bei den Energiekosten erhöhten sich diese.

## 2.2 Ergebnisse für den herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau in Zahlen

<b>Leistungskennzahlen</b>	<b>2010</b>		<b>2009</b>		
Betriebsleistung Handwerk je produktiv Beschäftigten * <sup>1)</sup>	170.800		180.816		
<b>Sonstige Kennzahlen</b>	<b>% vom Umsatz</b>		<b>% vom Umsatz</b>		
Geplante Investitionen	0,2		1,2		
Forderungsausfälle	0,3		0,4		
<b>Beschäftigtenstruktur</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>	
Produktiv Beschäftigte pro Betrieb	21,6	62,1	20,1	61,3	(1)
Übrige Beschäftigte pro Betrieb	13,2	37,9	12,7	38,7	(2)
<b>Insgesamt Beschäftigte</b>	<b>34,8</b>	<b>100,0</b>	<b>32,8</b>	<b>100,0</b>	
Davon Auszubildende * <sup>1)</sup>	(5,8)		(5,6)		

\*<sup>1)</sup> Bei strenger Betrachtung wird bei den Azubis nur ein Wirkungsgrad von durchschnittlich 0,2 erreicht. Herausgerechnet werden betriebliche Abwesenheit wie Berufsschule und überbetriebliche Unterweisung.

<b>Daten aus der Buchhaltung</b>	<b>2010</b>		<b>2009</b>		
	<b>€</b>	<b>%</b>	<b>€</b>	<b>%</b>	
Betriebsleistung Handwerk	3.697.717	91,7	3.637.687	90,0	(3)
Betriebsleistung Handel	336.649	8,3	402.562	10,0	(4)
<b>Betriebsleistung insgesamt</b>	<b>4.034.367</b>	<b>100,0</b>	<b>4.040.249</b>	<b>100,0</b>	
./. Materialeinsatz	2.219.721	55,0	2.259.889	55,9	(5)
<b>Rohgewinn I</b>	<b>1.814.646</b>	<b>45,0</b>	<b>1.780.360</b>	<b>44,1</b>	
./. gesamte Personalkosten* <sup>2)</sup>	1.020.647	25,3	1.027.359	25,4	(6)
<b>Rohgewinn II</b>	<b>793.999</b>	<b>19,7</b>	<b>753.001</b>	<b>18,7</b>	
./. Sonstiger Aufwand	411.443	10,2	394.818	9,8	(7)
<b>Betriebsergebnis*<sup>3)</sup></b>	<b>382.556</b>	<b>9,5</b>	<b>358.183</b>	<b>8,9</b>	
./. Kalkulatorische Kosten* <sup>4)</sup>	385.428	9,6	414.766	10,3	(8)
<b>Betriebswirtschaftliches Ergebnis</b>	<b>-2.872</b>	<b>-0,1</b>	<b>-56.583</b>	<b>-1,4</b>	

\*<sup>2)</sup> Um eine Vergleichbarkeit zwischen GmbH und Personengesellschaften zu gewährleisten, sind die Gehälter für Gesellschafter-Geschäftsführer nicht im Personalaufwand enthalten. Sie sind bei den kalkulatorischen Kosten berücksichtigt.

\*<sup>3)</sup> Ergebnis vor AfA, Zinsen und Steuern

\*<sup>4)</sup> Die Erfassung der kalkulatorischen Kosten ist insofern wichtig, um durch den Einsatz der geplanten Kostengrößen zu ersehen, ob unter der Annahme der Kosten des persönlichen Einsatzes des Unternehmers, der Betrieb rentabel gearbeitet hat. Dies sind neben den Kosten für die Arbeitskraft des Unternehmers, der Einsatz des Kapitals und möglicherweise das eigene Gebäude des Unternehmers für die Erzielung des Umsatzes.

<b>Beschäftigte</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	
	<b>%</b>	<b>%</b>	
Im Werkstattbereich produktiv Beschäftigte	62,1	61,3	(1)
Sonstige (nicht produktiv) Beschäftigte	37,9	38,7	(2)
<b>Umsatzverteilung</b>			
Anteil Neubau	65,2	65,5	
Anteil Nutzfahrzeugreparatur	16,4	15,6	
Anteil Pkw-Reparatur (Instandhaltung inkl. Material)	8,2	5,7	
Anteil Lackiererei (inklusive Material)	1,9	3,2	
Handwerksumsatz gesamt	91,7	90,0	(3)
Handelsumsatz gesamt (Fahrzeughandel und Thekenverkauf)	8,3	10,0	(4)
<b>GESAMT</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	

	2010	2009	
	%	%	
<b>Beschäftigte</b>			
<b>Fertigungsmaterial</b>			
Materialeinsatz	55,0	55,9	(5)
<b>Personal</b>			
Löhne gesamt (einschl. Weihnachts-/Urlaubsgeld)	13,0	12,9	
Gehälter gesamt (einschl. Weihnachts-/Urlaubsgeld)	6,4	6,2	
Auszubildende gesamt	0,6	0,7	
Sonstige Personalkosten	1,2	1,5	
Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung	4,1	4,1	
<b>GESAMT</b>	<b>25,3</b>	<b>25,4</b>	<b>(6)</b>

<b>Sonstiger Aufwand</b>			
Werkzeuge	0,3	0,3	
geringwertige Wirtschaftsgüter	0,1	0,1	
Fahrzeugleasing	0,2	0,4	
übriges Leasing	0,2	0,3	
tatsächliche Miete	2,6	2,3	
Energiekosten	1,1	1,0	
Entsorgungskosten	0,1	0,1	
Werbung, Repräsentation, Bewirtung	0,7	0,7	
EDV, Bürokosten	0,8	0,9	
Versicherungen	0,5	0,5	
sonstige allgemeine Kosten	3,6	3,2	
<b>GESAMT</b>	<b>10,2</b>	<b>9,8</b>	<b>(7)</b>

<b>Kalkulatorische Kosten</b>			
Kalkulatorischer Unternehmerlohn/Geschäftsführergehalt <sup>*3)</sup>	3,4	3,6	
Kalkulatorische Abschreibungen	3,2	3,6	
Kalkulatorische Miete	0,8	0,9	
Kalkulatorische Zinsen	2,2	2,2	
<b>GESAMT</b>	<b>9,6</b>	<b>10,3</b>	<b>(8)</b>

<sup>\*3)</sup> Um eine Vergleichbarkeit zwischen GmbH und Personengesellschaften zu gewährleisten, sind die Gehälter für Gesellschafter- Geschäftsführer nicht im Personalaufwand enthalten. Sie sind bei den kalkulatorischen Kosten berücksichtigt.

## 2.3 Karosserie-Instandsetzung und Lackierung

Innerhalb der Karosserie-Fachbetriebe zeigt sich insbesondere in den Großstädten und Verdichtungsräumen, dass zwar ein erheblich größeres Absatz- und Kundenpotential besteht, der Wettbewerb der Betriebe untereinander jedoch oft ausgeprägter ist als in den dünner besiedelten Gegenden, in denen der persönliche Kontakt zu den Kunden häufig entscheidend für das wirtschaftliche Wohlergehen ist. Der durchschnittliche Stundenverrechnungssatz liegt nach der Erhebung des ZKF im Bundesgebiet im Bereich Karosserie-Instandsetzung und Lackierung ohne gesetzliche Mehrwertsteuer jetzt bei 81,25 Euro.

In der Auswertung wird deutlich, dass die reparierenden Karosserie- und Lackierfachbetriebe im Durchschnitt ein positives betriebswirtschaftliches Ergebnis von 22.915 Euro erzielen konnten. Im Vergleich zum Vorjahr konnte das betriebswirtschaftliche Ergebnis nach Abzug der kalkulatorischen Kosten mit 1,9 % konstant gehalten werden. Die kalkulatorischen Kosten werden von den

Unternehmen gerne unvollständig in die betriebswirtschaftliche Betrachtung einbezogen, da sie nur ein Bestandteil der individuellen Kalkulation und nicht der Buchhaltung sind. Selbstverständlich gehören die kalkulatorischen Kosten vollständig in eine realistische Betrachtungsweise eines Unternehmens. In den kalkulatorischen Kosten sind die Geschäftsführergehälter und der kalkulatorische Unternehmerlohn, kalkulatorische Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen und die kalkulatorische Miete enthalten.

Die „Betriebsleistung Gesamt“ stieg aufgrund der Entwicklung zu größeren Betriebseinheiten von 1.095.501 Euro auf 1.226.334 Euro. Die Anzahl der produktiv Beschäftigten erhöhte sich auf 63,8 % der Gesamt-Beschäftigten. Der Materialanteil hingegen verringerte sich um 0,9 %-Punkte auf 34,8 % des Umsatzes. Der Handelsumsatz hingegen sank von 3,9 % (Vorjahr) auf 2,6 % in 2010. Die meisten Unternehmen jedoch betreiben keinen Handel mit Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen. Im Werkstattumsatz sind die Ersatzteile für das Reparaturgeschäft enthalten. Bedingt durch den Trend zu größeren Betriebseinheiten mit angeschlos-

senen Lackierabteilungen ist der Materialanteil geringer. Autohäuser wurden nicht erfasst.

Die handwerkliche Betriebsleistung stieg um 1,3 %-Punkte auf 97,4 % der Betriebsleistung gesamt. Gleichzeitig erhöhte sich der Umsatz der produktiv Beschäftigten auf 128.325 Euro. Kostenerhöhungen ergaben sich bei den Energiekosten (2,2 %) und den

tatsächlichen Mieten (3,8 %) sowie bei den sonstigen allgemeinen Kosten (6,5 %), so dass der gesamte sonstige Aufwand um 0,2 %-Punkte anstieg. Zu beobachten ist auch ein starker Anstieg (2,8 %) der geplanten Investitionen. Die Betriebe müssen weiterhin und zunehmend in neue Technologien wie z.B. Schweiß- und Diagnosegeräte investieren.

## 2.4 Ergebnisse für Karosserieinstandsetzung und Lackierung in Zahlen

<b>Leistungskennzahlen</b>		<b>2010</b>		<b>2009</b>	
Betriebsleistung Handwerk je produktiv Beschäftigten <sup>*1)</sup>		128.325		127.504	
<b>Sonstige Kennzahlen</b>		<b>% vom Umsatz</b>		<b>% vom Umsatz</b>	
Geplante Investitionen		4,1		1,3	
Forderungsausfälle		0,3		0,3	
<b>Beschäftigtenstruktur</b>		<b>Anzahl</b>		<b>Anzahl</b>	
Produktiv Beschäftigte pro Betrieb		9,3		8,1	
Übrige Beschäftigte pro Betrieb		5,3		5,1	
<b>Insgesamt Beschäftigte</b>		14,6		13,2	
Davon Auszubildende <sup>*1)</sup>		(2,7)		(2,6)	

<sup>\*1)</sup> Bei strenger Betrachtung wird bei den Azubis nur ein Wirkungsgrad von durchschnittlich 0,2 erreicht. Herausgerechnet werden betriebliche Abwesenheit wie Berufsschule und überbetriebliche Unterweisung.

<b>Daten aus der Buchhaltung</b>	<b>2010</b>		<b>2009</b>	
	<b>€</b>	<b>%</b>	<b>€</b>	<b>%</b>
Betriebsleistung Handwerk <sup>*2)</sup>	1.194.352	97,4	1.052.424	96,1
Betriebsleistung Handel <sup>*2)</sup>	31.981	2,6	43.077	3,9
<b>Betriebsleistung insgesamt</b>	<b>1.226.334</b>	<b>100,0</b>	<b>1.095.501</b>	<b>100,0</b>
./. Materialeinsatz	427.164	34,8	390.991	35,7
<b>Rohgewinn I</b>	<b>799.170</b>	<b>65,2</b>	<b>704.510</b>	<b>64,3</b>
./. gesamte Personalkosten <sup>*3)</sup>	380.935	31,1	331.502	30,3
<b>Rohgewinn II</b>	<b>418.235</b>	<b>34,1</b>	<b>373.008</b>	<b>34,0</b>
./. Sonstiger Aufwand	224.617	18,3	199.335	18,1
<b>Betriebsergebnis <sup>*4)</sup></b>	<b>193.617</b>	<b>15,8</b>	<b>173.673</b>	<b>15,9</b>
./. Kalkulatorische Kosten <sup>*5)</sup>	170.702	13,9	153.346	14,0
<b>Betriebswirtschaftliches Ergebnis</b>	<b>22.915</b>	<b>1,9</b>	<b>20.327</b>	<b>1,9</b>

<sup>\*2)</sup> ohne Autohäuser

<sup>\*3)</sup> Um eine Vergleichbarkeit zwischen GmbH und Personengesellschaften zu gewährleisten, sind die Gehälter für Gesellschafter-Geschäftsführer nicht im Personalaufwand enthalten. Sie sind bei den kalkulatorischen Kosten berücksichtigt.

<sup>\*4)</sup> Ergebnis vor AfA, Zinsen und Steuern

<sup>\*5)</sup> Die Erfassung der kalkulatorischen Kosten ist insofern wichtig, um durch den Einsatz der geplanten Kostengrößen zu ersehen, ob unter der Annahme der Kosten des persönlichen Einsatzes des Unternehmers, der Betrieb rentabel gearbeitet hat. Dies sind neben den Kosten für die Arbeitskraft des Unternehmers, der Einsatz des Kapitals und möglicherweise das eigene Gebäude des Unternehmers für die Erzielung des Umsatzes.

	2010	2009	
	%	%	
<b>Beschäftigte</b>			
Im Werkstattbereich produktiv Beschäftigte	63,8	61,4	(1)
Sonstige (nicht produktiv) Beschäftigte	36,2	38,6	(2)
<b>Umsatzverteilung</b>			
Anteil Neubau	0,6	0,6	
Anteil Nutzfahrzeugreparatur	1,2	1,5	
Anteil Pkw-Kundendienst und Inspektion	2,4	2,9	
Anteil Pkw-Reparatur (Instandhaltung inkl. Material)	59,5	60,9	
Anteil Pkw-Lackiererei (inklusive Material)	33,7	30,2	
Handwerksumsatz gesamt	97,4	96,1	(3)
Handelsumsatz gesamt (Fahrzeughandel und Thekenverkauf)	2,6	3,9	(4)
GESAMT	100,0	100,0	
<b>Fertigungsmaterial</b>			
Materialeinsatz	34,8	35,7	(5)
<b>Personal</b>			
Löhne gesamt (einschl. Weihnachts-/Urlaubsgeld)	19,5	18,0	
Gehälter gesamt (einschl. Weihnachts-/Urlaubsgeld)	4,7	5,5	
Auszubildende gesamt	0,8	0,8	
Sonstige Personalkosten	0,8	0,9	
Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung	5,3	5,1	
GESAMT	31,1	30,3	(6)
<b>Sonstiger Aufwand</b>			
Werkzeuge	0,3	0,3	
geringwertige Wirtschaftsgüter	0,2	0,3	
Fahrzeugleasing	1,1	1,1	
übriges Leasing	0,2	0,3	
tatsächliche Miete	3,8	3,7	
Energiekosten	2,2	2,1	
Entsorgungskosten	0,2	0,3	
Werbung, Repräsentation, Bewirtung	1,1	1,2	
EDV, Bürokosten	1,7	1,9	
Versicherungen	1,0	1,0	
sonstige allgemeine Kosten	6,5	6,0	
GESAMT	18,3	18,1	(7)
<b>Kalkulatorische Kosten</b>			
Kalkulatorischer Unternehmerlohn/Geschäftsführergehalt <sup>*3)</sup>	6,9	7,3	
Kalkulatorische Abschreibungen	3,4	3,2	
Kalkulatorische Miete	1,4	1,4	
Kalkulatorische Zinsen	2,2	2,1	
GESAMT	13,9	14,0	(8)

<sup>\*3)</sup> Um eine Vergleichbarkeit zwischen GmbH und Personengesellschaften zu gewährleisten, sind die Gehälter für Gesellschafter-Geschäftsführer nicht im Personalaufwand enthalten. Sie sind bei den kalkulatorischen Kosten berücksichtigt.

## 3. Wettbewerbsposition und Ausblick

Die Karosserie- und Fahrzeugbaubranche in Deutschland befindet sich seit einigen Jahren im Umbruch. Der immer höhere Anteil von Elektrik und Elektronik, aber auch der zunehmende Materialmix im Fahrzeugbau, zu denen unterschiedliche Stähle, Aluminium, Magnesium, Kunststoff und Carbon gehören, erfordern immer detailliertere und fahrzeugspezifischere Kenntnisse der Fachkräfte in den Karosseriefachbetrieben. Dies gilt gleichermaßen für Pkw wie auch für Nutzfahrzeuge. Erforderlich sind modernste Test- und Diagnosegeräte sowie Hard- und Software, die nur durch regelmäßige Investitionen erfüllbar sind.

Darüber hinaus müssen die Mitarbeiter durch Schulungen auf einem hohen Standard gehalten werden. Die Unternehmen, die nicht in Werkstattausstattung, Personal und deren Weiterbildung investieren, werden in Zukunft nicht mehr in der Lage sein, moderne Fahrzeuge zu reparieren. Sowohl die instandsetzenden als auch die herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbaubetriebe müssen hochqualifiziert sein. Insbesondere die Gruppe der Eurogarant-Karosserie-Fachbetriebe steht im Wettbewerb und im Ansehen der Versicherungswirtschaft gut da.

Die Schadenslenkung von Versicherungen, Flottenbetreibern und Leasinggesellschaften in Partnerwerkstätten wird weiter zunehmen. Neue Abhängigkeiten der Partnerwerkstätten zu einzelnen Versicherern entstehen. Dies „erkaufen“ sich die Betriebe oft durch deutliche Zugeständnisse beim Stundenverrechnungssatz und „kostenlos“ zu erbringenden Leistungen.

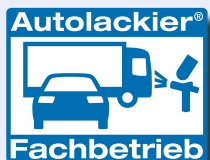
Für den herstellenden Karosserie- und Fahrzeugbau benötigt die gewerbliche Wirtschaft weiterhin Spezialfahrzeuge, die zum Transport auf der Straße eingesetzt werden. Hierzu werden die Leistungen des Karosserie- und Fahrzeugbauers nachgefragt. Die-

jenigen Unternehmen, die sich in Nischen bewegen, haben oft Wettbewerbsvorteile. Der herstellende Karosserie- und Fahrzeugbau hängt im besonderen Maße vom Wohlergehen der gewerblichen Wirtschaft ab. Insgesamt kann der weiteren Entwicklung mit vorsichtigem Optimismus entgegen gesehen werden.

Existenziell wichtig ist es für die reparierenden Karosserie- und Lackierfachbetriebe, dass in Zukunft alle fahrzeugtechnischen Daten und Reparaturvorgaben der Hersteller zur Verfügung stehen. Der standardisierte Online-Zugang der Werkstätten in die Systeme der Automobilhersteller zum Abruf technischer Daten ist derzeit im Aufbau. Alle daran teilnehmenden Betriebe im Pkw- und Lkw-Bereich müssen hierzu technisch gut aufgestellt sein und entsprechende Investitionen durchführen. Nur so kann der einzelne Betrieb „in der ersten Reihe“ der Branche sitzen.

### Weiterführende Brancheninformationen:

- Planung, Einrichtung und Finanzierung von Karosserie-Fachbetrieben, ZKF-Schriftenreihe, Band 6, Bad Vilbel 2004
- ZKF-Jahresschrift 2011, Bad Vilbel 2011
- Zeitschrift Fahrzeug + Karosserie (F+K), Gentner Verlag, Stuttgart



## Impressum

### Herausgeber:

Zentralverband Karosserie- und Fahrzeugtechnik e.V. (ZKF)  
Dr. Klaus Weichtmann  
Dipl. – Oec. Anette Gundlach

Friedberger Straße 191, 61118 Bad Vilbel  
Telefon: 0 61 01-40 61-0, Telefax: 0 61 01-40 61-10  
E-Mail: [info@zkf.de](mailto:info@zkf.de) Internet: [www.zkf.de](http://www.zkf.de)