

Der Fluch der guten Zahlen

Die Katastrophe ist ausgeblieben, doch das Stückzahlwachstum trägt: Die Autobranche nimmt zahlreiche Herausforderungen mit ins neue Jahr.

Von PhilippHayder

3 20.094 Neuzulassungen sind der eineinhalb Jahrzehnte alte Rekord, an den sich der Pkw-Markt 2009 herangearbeitet hat. Ob er knapp verfehlt oder doch übertroffen wurde, war bei Redaktionsschluss noch offen. Für ein Resümee sei das auch zweitrangig, meint Bundesgremialobmann Mag. Dr. Gustav Oberwallner: Auf jeden Fall habe das abgelaufene Jahr „ein Traumergebnis, das selbst profunde Branchenkenner nicht vorauszusagen gewagt hätten“, gebracht.

Trend zum Kleinwagen

Manchen Händlern ist dennoch nach einem Albtraum zumute: Mehr denn je leidet die Branche unter miserabilem Eigenkapital und schlechten Erträgen. Schon im Bilanzjahr 2007/08 waren 24 Prozent der Händler in beiden Kriterien negativ, berichtet die KMU Forschung Austria. 2009 dürfte dieser Anteil weiter gestiegen sein. Das hat zwei Gründe: einerseits, bestätigt Finanzberater Andreas Zederbauer, litten 7 von 10 Autohäusern unter schwierigerem Zugang zu Krediten, andererseits setzte der Trend zu kleineren Autos die Margen weiter unter Druck.

In den Statistiken von EurotaxGlass's ist das Downsizing deutlich erkennbar. Das Kleinwagensegment war laut vorläufigen Hochrechnungen mit einem Zulassungsplus von 59,14 Prozent der klare Gewinner des vergangenen Jahres. Die zweitstärksten Zuwächse entfielen auf Microvans, die drittstärksten auf Stadtwagen. Die Luxusklasse verlor dagegen beinahe 36 Prozent ihres Neuzulassungsvolumens, gefolgt von Minivans und Kombibussen.

Auch das Markenranking spiegelt diesen Trend wider. Während BMW und Mercedes-Benz auf der Verliererseite standen, legten Seat, Kia und vor allem Hyundai enorm zu. Allerdings hat gerade Hyundai mit zahlreichen Exporten gearbeitet, was prinzipielle Zweifel an der Sinnhaftigkeit der Marktstatistik auf-



Mag. Dr. Gustav Oberwallner



Mag. Henrik Kinder

Die Daten von EurotaxGlass's zeigen markante Verschiebungen zwischen den Segmenten, während sich der Gebrauchtwagenmarkt positiv entwickelt hat

kommen lässt. So wünscht sich Oberwallner eine auf das Inlandsgeschäft fokussierte Statistik, Suzuki-Chef Helmut Pletzer mehr Nachvollziehbarkeit bei gewerblichen Zulassungen: „Das effektive Flottengeschäft muss von marktverzerrenden Maßnahmen zu unterscheiden sein.“

Positive Tendenzen

Eines kann sich die Branche zugute halten: Bei den viel kritisierten Kurzzulassungen wurde 2009 von den meisten Anbietern Zurückhaltung geübt. Der Anteil der Anmeldungen unter 120 Tagen ging im Vergleich der ersten 10 Monate auf etwas mehr als 17 Prozent zurück. „Bis zum Jahresende dürfte dieser Trend im Großen und Ganzen angehalten haben“, sagt Ernst Riedmüller, Leiter der Zahlenredaktion von EurotaxGlass's.

Positive Nachrichten gibt es auch von den Gebräuchten. Befürchtungen, die Ökoprämie würde die Nachfrage schmälern, haben sich nicht bewahrheitet. „Der Markt funktioniert nach wie vor“, prognostizierte Eurotax-Geschäftsführer Henrik Kinder Mitte Dezember ein Plus von 3,5 Prozent auf 764.500 Ummeldungen.

Ernster Ausblick

Welchen Gesamteindruck hinterlässt 2009? Die befürchtete Krise ist eindeutig ausgeblieben. Der Autohandel hat eine Verschnaufpause erhalten, doch elementare Probleme bleiben ungelöst. Bei 280.000 Neuzulassungen werden Ertrags- und Kapitalsorgen heuer ungleich schwerer wiegen. Oberwallner und seine Kollegen wissen um diese Brisanz und fordern, dass der Staat durch den Abbau steuerlicher Ungerechtigkeiten der Branche unter die Arme greift. Mit der Ökoprämie ist der politische Kredit aber aufgebraucht. Neuerliche Hilfsmaßnahmen – sei die Umwegrentabilität noch so groß – kann selbst ein prinzipiell wohlmeinender Minister wie Reinhold Mitterlehner politisch nicht verkaufen. Das „Traumjahr“ ist vorbei: willkommen in der harten Realität. ●

