



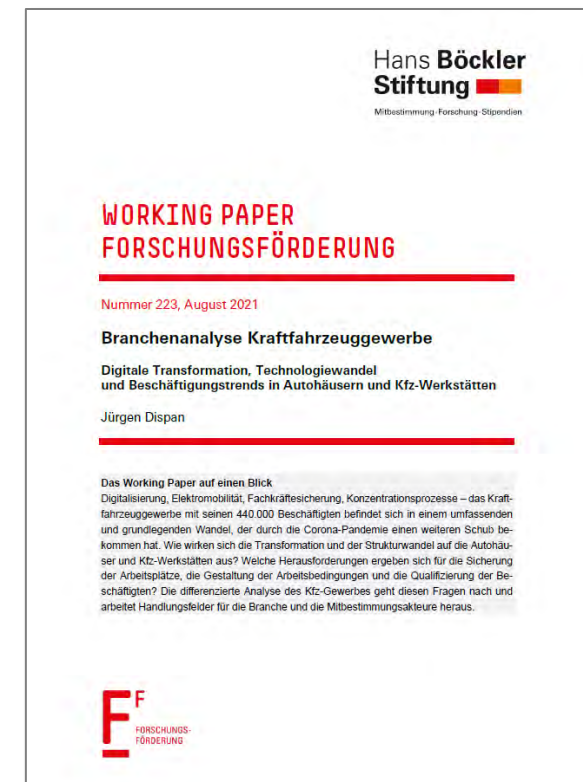
Branchenanalyse Kraftfahrzeuggewerbe

Digitale Transformation, Technologiewandel und Beschäftigungstrends in Autohäusern und Kfz-Werkstätten

Fachausschuss-Sitzung der IG Metall

Jürgen Dispan (IMU Institut)

2. November 2021





Gliederung

1. Kraftfahrzeuggewerbe – Branchenstudie im Überblick
2. Kfz-Gewerbe in Zahlen: Umsatz, Beschäftigung, Ausbildung, Entgelt
3. Strukturwandel und Entwicklungstrends
4. Beschäftigungstrends und Arbeitsbedingungen
5. Herausforderungen und Handlungsfelder





Branchenanalyse Kraftfahrzeuggewerbe 2021

Auftraggeber:

- IG Metall, Fachbereich Handwerk / KMU
- Hans-Böckler-Stiftung, Forschungsförderung



Hans **Böckler**
Stiftung 

Mitbestimmung · Forschung · Stipendien

Bearbeitung:

- IMU Institut GmbH, Stuttgart
Beratung – Forschung – Seminare



Kfz-Gewerbe – Branchenstudie 2021: Zielsetzung und methodisches Vorgehen

Zielsetzung und Untersuchungsfelder:

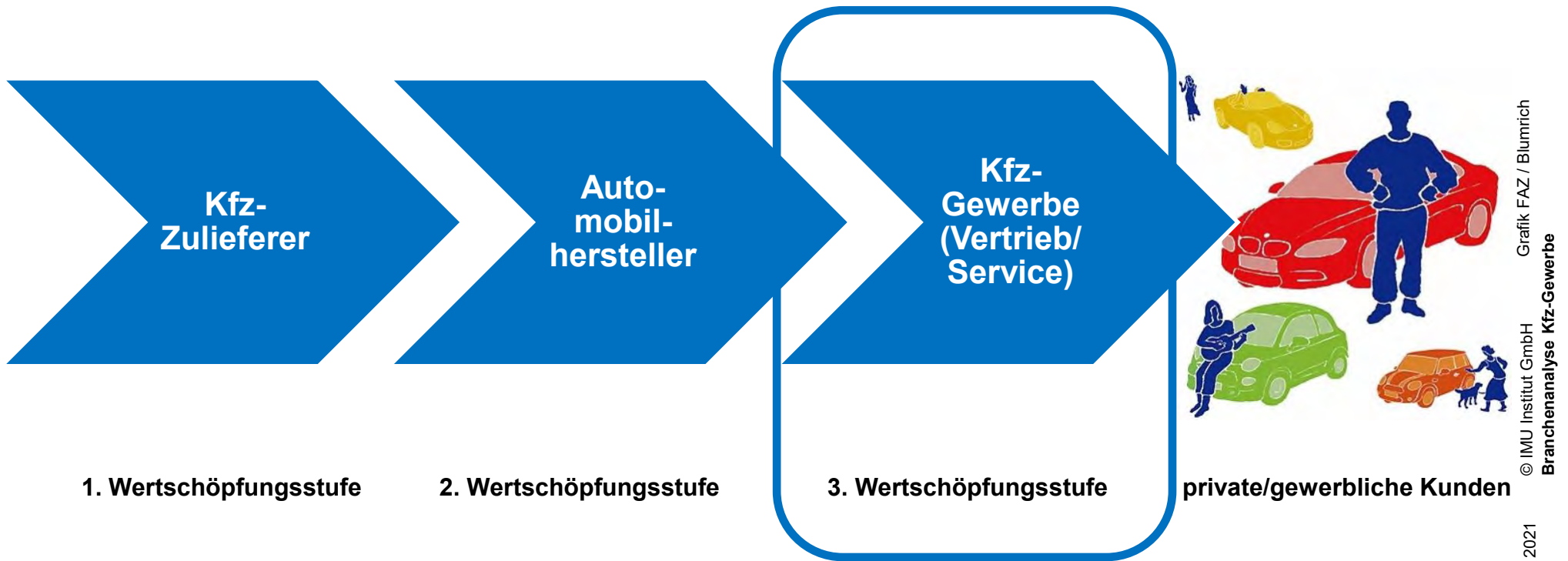
- Entwicklung und Strukturen des Kfz-Gewerbes in Deutschland
- Strukturwandel Autohandel und Kfz-Werkstatt im Zusammenhang mit Technologietrends (Digitalisierung, Elektromobilität) und Markttrends
- Trends rund um die Arbeitswelt: demografischer Wandel, Fachkräfte, Aus- und Weiterbildung, Perspektiven für die Beschäftigtengruppen
- Besonderer Fokus: Digitale Plattformen, Digitalisierung von Produkten, Prozessen
- Strukturelle Herausforderungen für die Branche. Perspektiven und Handlungsfelder

Methodisches Vorgehen (Bearbeitung Juli 2020 bis Januar 2021):

- Auswertung statistischer Daten, Literaturlauswertung, Dokumentenanalyse
- Experteninterviews mit Betriebsrät:innen, Führungskräften und weiteren Expert:innen
- Teilnahme an der Fachtagung „Autohaus der Zukunft“ der IG Metall, an einer regionalen Betriebsräte-Tagung, am IfA-Branchengipfel 2020 sowie an mehreren branchenbezogenen Webcasts

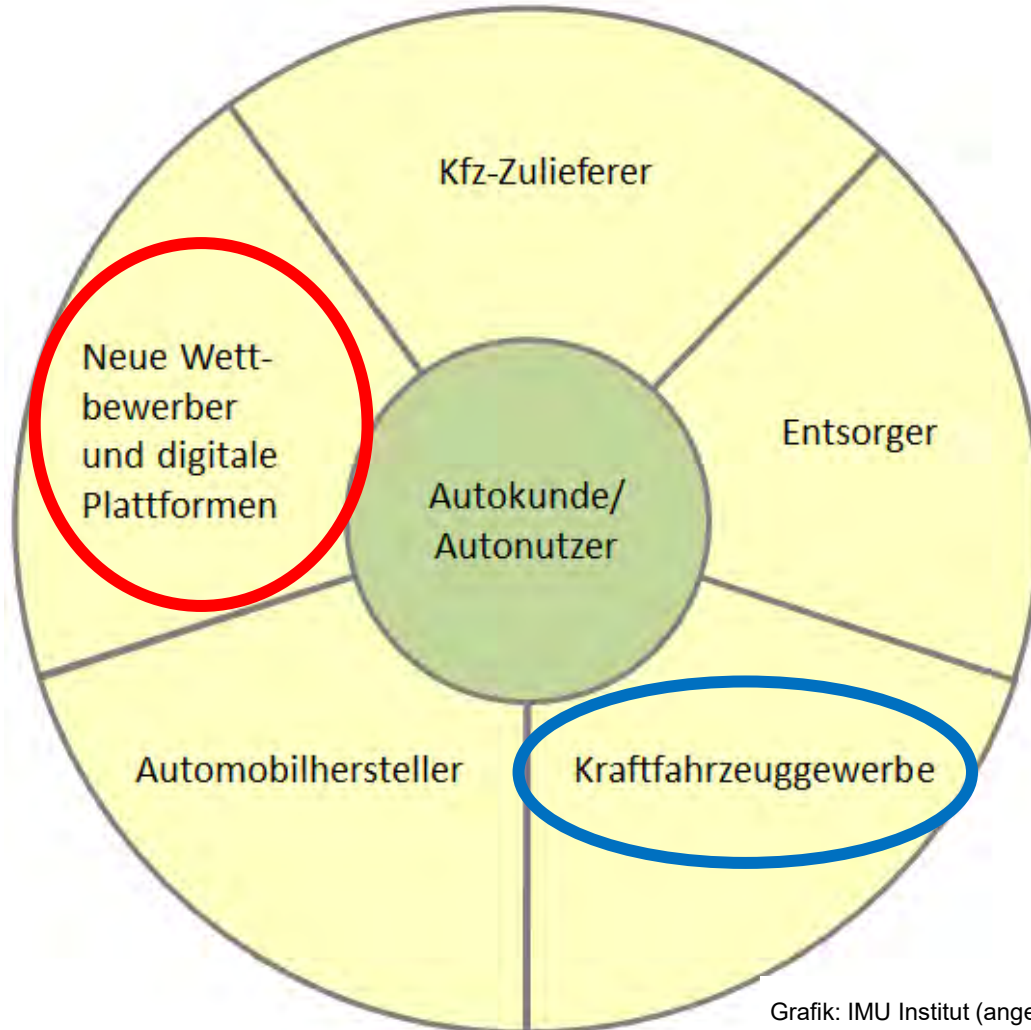


Klassische Struktur der Automobilwirtschaft: Kfz-Gewerbe als Teil der Wertschöpfungskette Automobil





Künftige Struktur der Automobilwirtschaft: Wertschöpfungskreislauf statt Wertschöpfungskette?



Grafik: IMU Institut (angelehnt an Diez, Reindl 2016)



Strukturdaten der Automobilwirtschaft in Deutschland

	2000	Automobilhersteller	Anhänger/ Aufbauten etc.	Zulieferer	Kfz-Gewerbe
2000	Umsatz (Mrd. Euro)	128,0	6,4	49,7	127,2
	Beschäftigte	410.600	36.700	298.400	526.000
2020	2020				
	Umsatz (Mrd. Euro)	296,6	11,9	71,9	184,8
	Beschäftigte	468.666	43.807	304.558	436.200

Quelle: Destatis, ZDK



Lage 2020/21 und Wirkungen der Corona-Pandemie

Lage-Einschätzungen der befragten Expert:innen:

- Wirkungen der Corona-Pandemie weitaus einschneidender als Krise 2008/09
- Stop-and-Go: Lockdowns mit komplettem Herunterfahren des stationären Kfz-Handels – Umsatz- und Ertragseinbrüche
- Werkstattgeschäft lief weiter (auf reduzierter Flamme) – *„Der Werkstattbereich hat es geschafft, die betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit des Geschäftsmodells Autohaus aufrechtzuerhalten.“*
- Kurzarbeit stark genutzt – wichtiges Instrument zur Beschäftigungssicherung
- Rückgang bei Ausbildung als schwere Bürde für künftige Fachkräftesicherung
- Trotzdem: *„mit blauem Auge davongekommen“* als vielfaches Statement
- Aber: deutliche Handlungsbedarfe bei digitalen Kompetenzen offengelegt

Wirkungen:

- Corona und die Folgen sind immense **Beschleuniger** für Strukturveränderungen und laufende Transformationsprozesse, wie die **Digitalisierung** und Forcierung des Online-/Omnichannel-Vertriebs, den Wandel im Antriebsstrang zur **Elektromobilität** sowie die **Konzentrationsprozesse** und Netzbereinigung im Kfz-Gewerbe



Gliederung

1. Kfz-Gewerbe – Branchenstudie im Überblick
2. Entwicklung und Strukturen des Kfz-Gewerbes
3. Strukturwandel und Entwicklungstrends
4. Beschäftigungstrends und Arbeitsbedingungen
5. Herausforderungen und Handlungsfelder



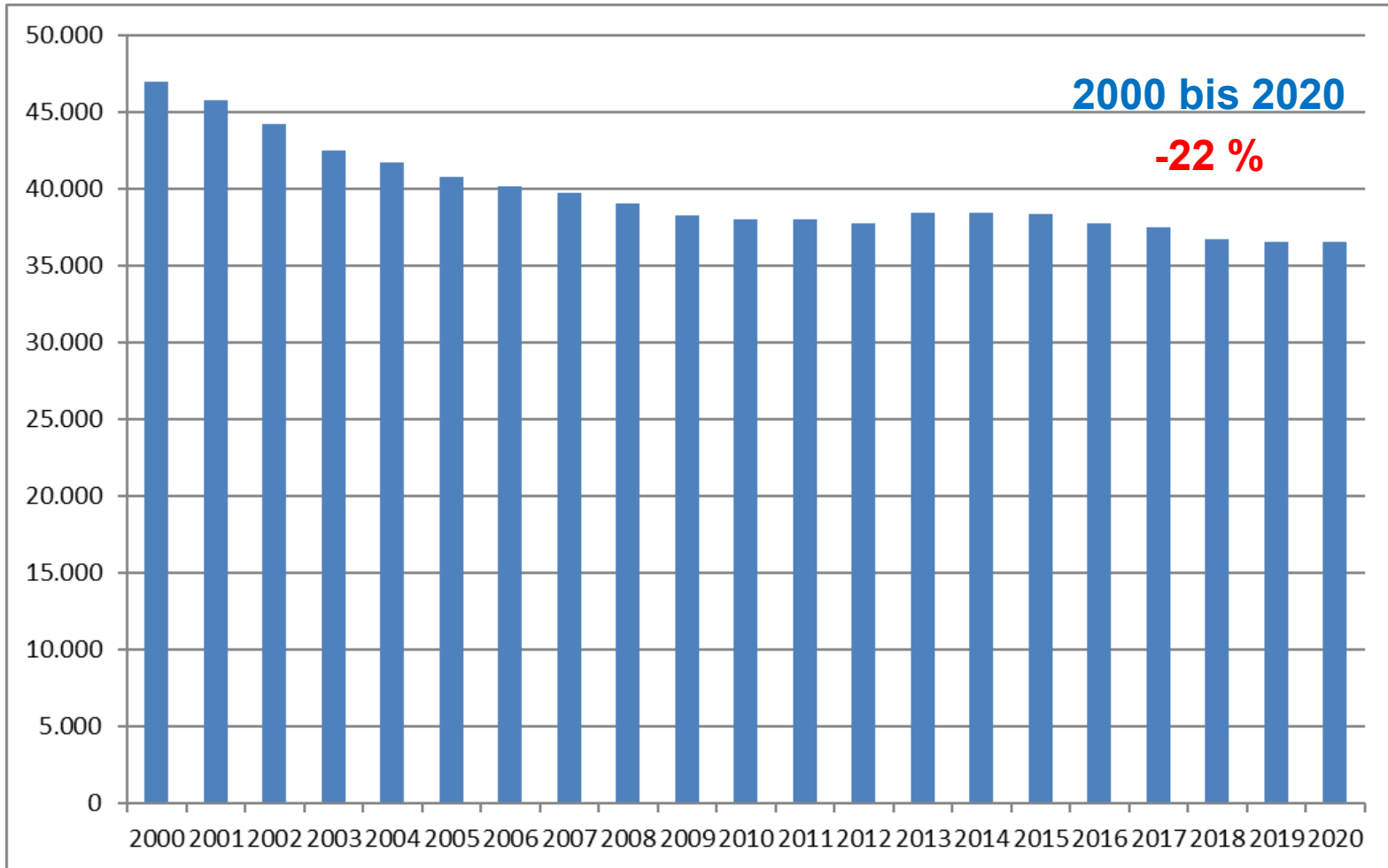
Grunddaten zum Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland

Kfz-Gewerbe	2000	2010	2015	2018	2020
Betriebsanzahl	47.000	38.050	38.400	36.750	36.580
Beschäftigte	526.000	453.000	460.800	441.000	436.200
Auszubildende	103.288	87.800	89.500	93.350	90.600
Umsatz (Mio. €)	127.248	130.058	156.538	178.940	184.790
Pro-Kopf-Umsatz (€)	241.900	287.100	339.700	405.800	423.600

Quelle: ZDK



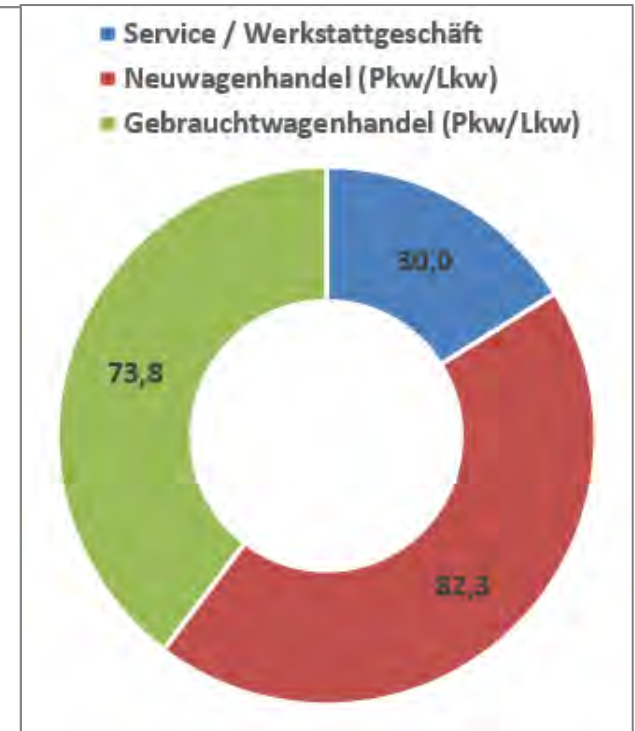
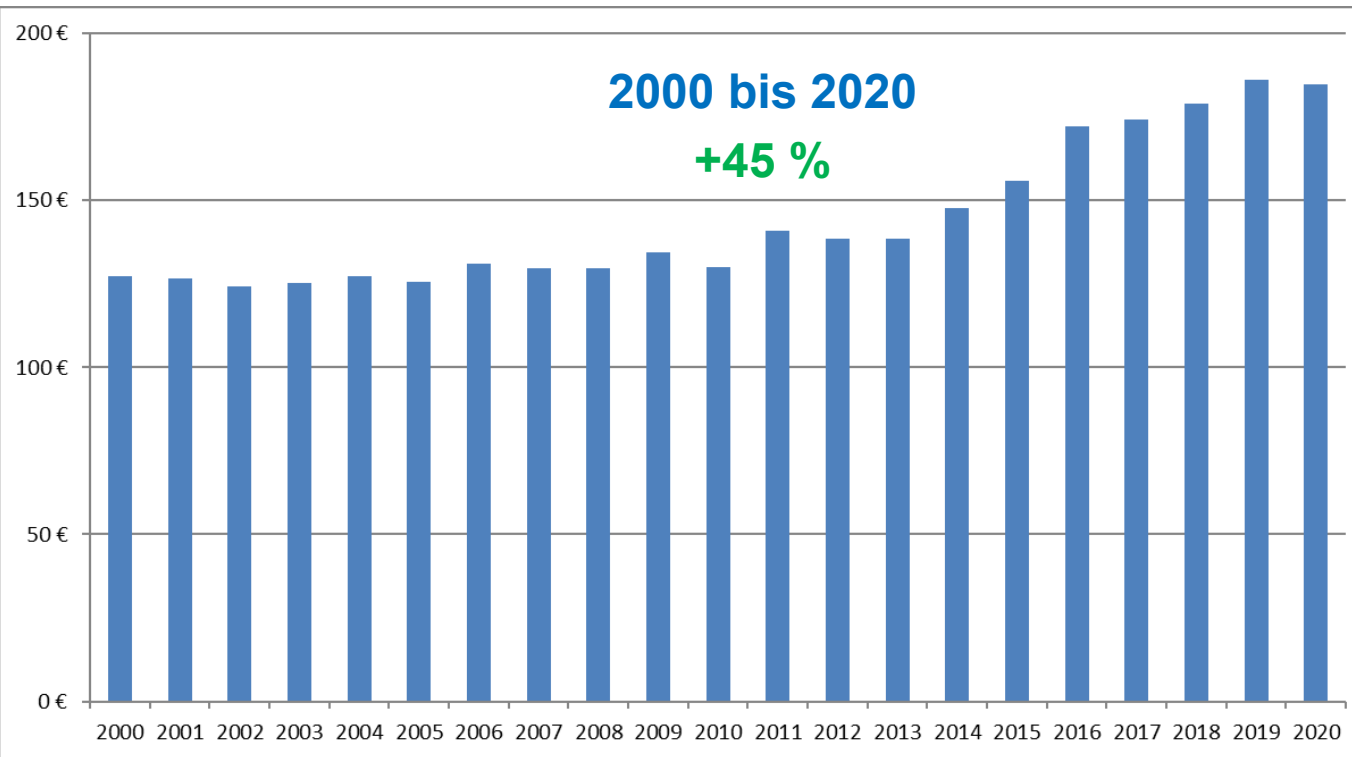
Anzahl der Betriebe im Kfz-Gewerbe 2000 bis 2020



Quelle: ZDK



Umsatzentwicklung 2000-2020 und Umsatz (in Mrd. EUR) nach Segmenten 2019



Quelle: ZDK



Umsatzrendite im Kfz-Gewerbe 2004 bis 2020 (in %)

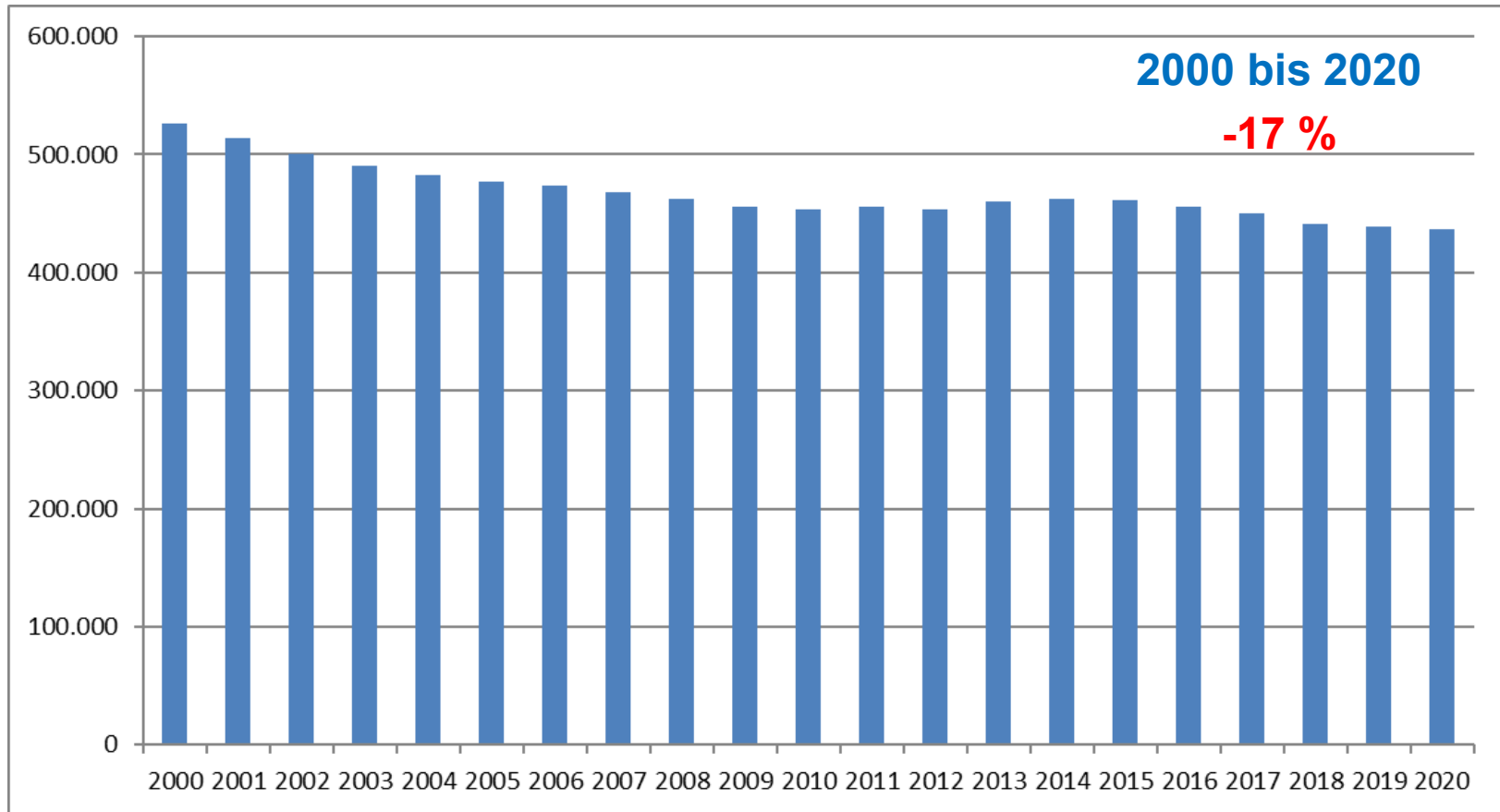


**3% - für Zukunfts-
investitionen
notwendige
Mindestrendite
(ZDK)**

Quelle: ZDK



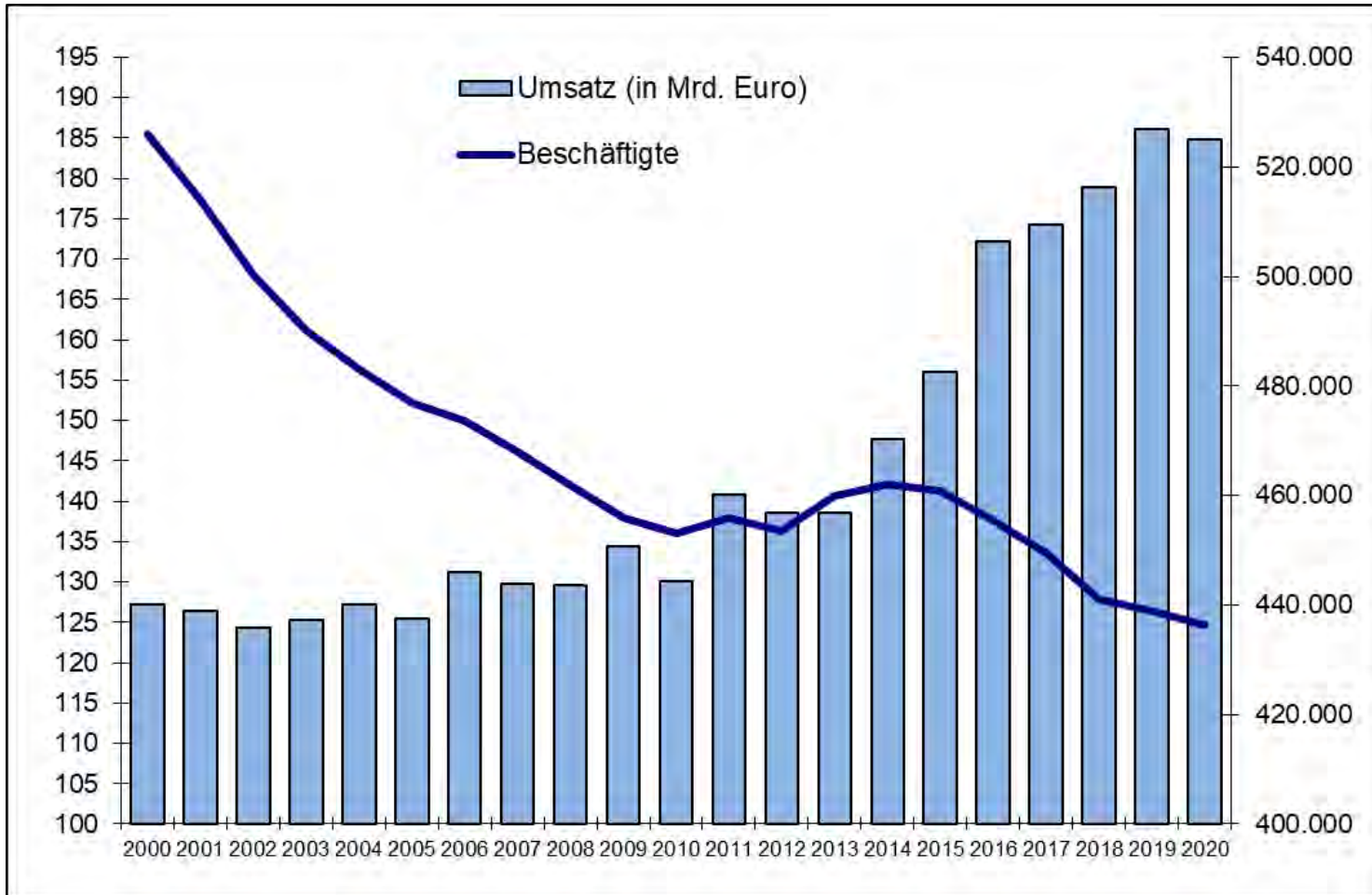
Beschäftigungsentwicklung im Kfz-Gewerbe 2000 bis 2020



Quelle: ZDK



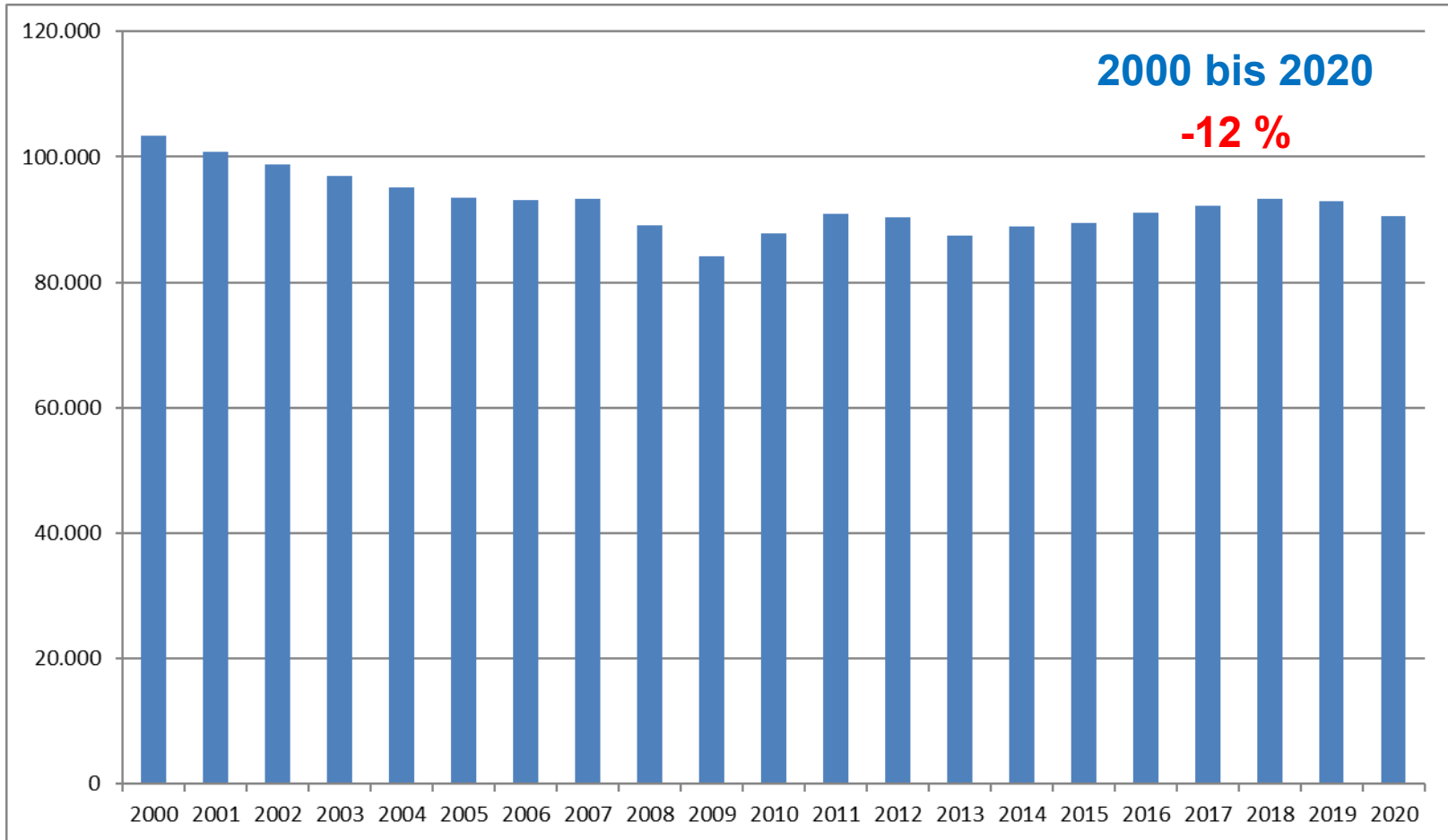
Beschäftigte und Umsatz im Kfz-Gewerbe 2000 bis 2020



Quelle: ZDK, IG Metall-Grafik



Auszubildende im Kfz-Gewerbe 2000 bis 2020



Quelle: ZDK



Ausbildung im Kfz-Gewerbe nach Berufen

	2000	2010	2015	2019	2000-2019
Gewerbliche Berufe (Kfz-Mechatroniker/in und Vorgängerberufe)	82.037	68.690	69.500	71.700	-12,6 %
Kaufmännische Berufe	18.851	16.700	17.720	19.000	+0,8 %
Weitere Handwerksberufe	2.400	2.410	2.280	2.250	-6,3 %
Auszubildende insgesamt	103.288	87.800	89.500	92.950	-10,0 %

Quelle: ZDK

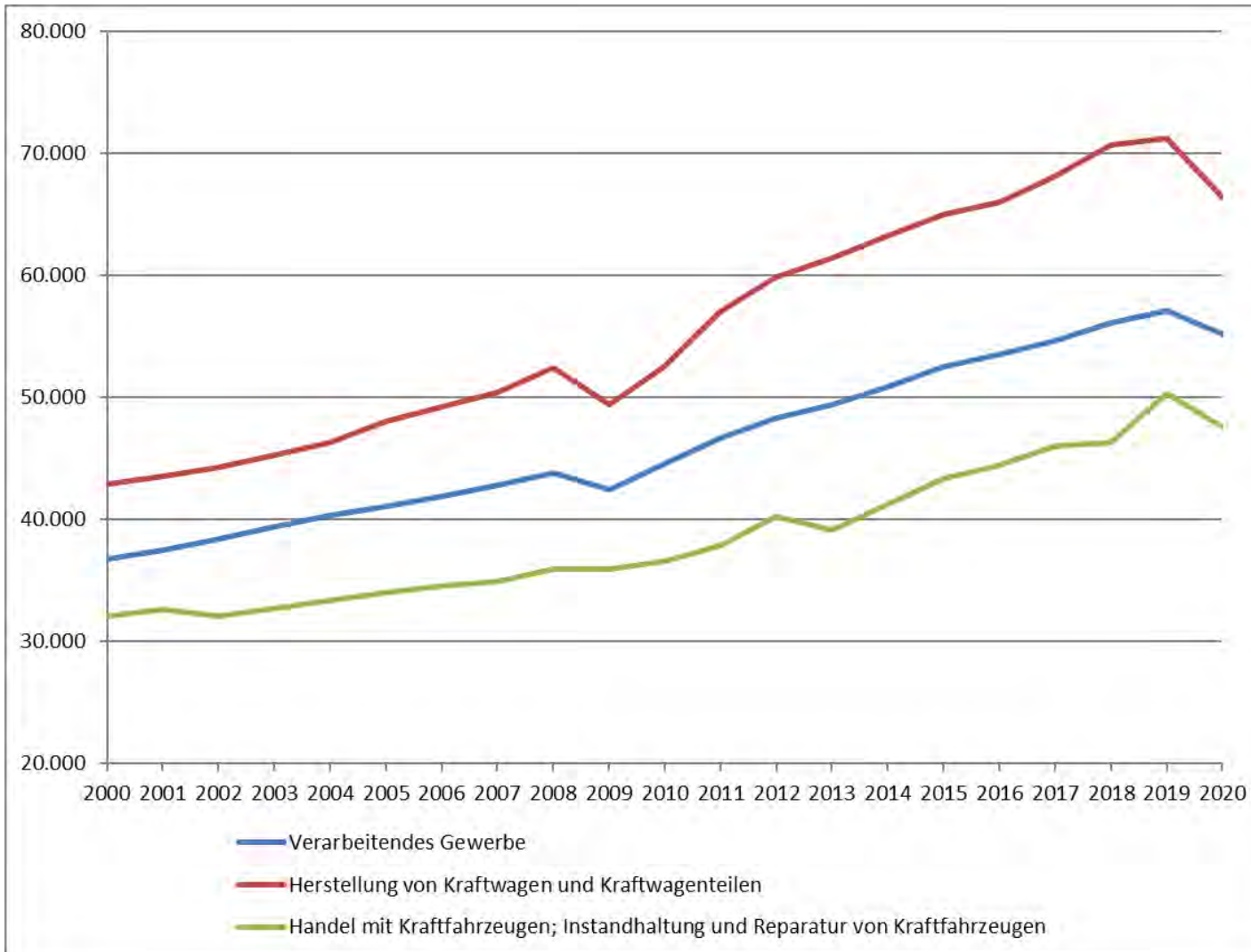


Struktur der Vorbildung von Auszubildenden im Kfz-Gewerbe

Gewerbliche Berufe	2001	2011	2015	2019
Hauptschulabschluss	48 %	41 %	30 %	15 %
Mittlere Reife	36 %	51 %	57 %	58 %
Abitur/Fachabitur	3 %	5 %	11 %	24 %
Sonstige	13 %	3 %	2 %	3 %
Kaufmännische Berufe	2001	2011	2015	2019
Hauptschulabschluss	11 %	8 %	6 %	1 %
Mittlere Reife	64 %	65 %	54 %	47 %
Abitur/Fachabitur	25 %	27 %	40 %	45 %
Sonstige (z.B. Hochschule)	0 %	0 %	0 %	7 %



Entgeltentwicklung 2000 bis 2020 im Vergleich: Bruttajahresverdienste vollzeitbeschäftigter Arbeitnehmer



**+2,2% / a in der
Kfz-Herstellung**

+2,1% / a

**+2,0% / a
im Kfz-Gewerbe**

Quelle: Destatis



Gliederung

1. Kfz-Gewerbe – Branchenstudie im Überblick
2. Entwicklung und Strukturen des Kfz-Gewerbes
3. Strukturwandel und Entwicklungstrends
4. Beschäftigungstrends und Arbeitsbedingungen
5. Herausforderungen und Handlungsfelder



Markt- und Wettbewerbsbedingungen

- Hohe Abhängigkeit der Kfz-Betriebe von Automobilherstellern und Importeuren: „*Faktische Dominanz der Automobilindustrie über die Kfz-Händler*“ bzw. „*absolute Systemführerschaft der Hersteller.*“
 - Starker Preiswettbewerb und langjährige Ertragsschwäche. „*Sehr hohe Wettbewerbsintensität, die durch die Corona-Folgen spürbar verschärft wird.*“
 - Konzentrationsprozess: „*Autohausgruppen auf dem Vormarsch.*“
Unternehmenskonsolidierung und Standortkonsolidierung
 - Neuordnung der Vertriebsnetze – „*Herstellergetriebene Netzbereinigung.*“
 - Direktvertrieb der Automobilhersteller mit steigender Bedeutung
 - Konkurrenz im Service zwischen Vertragswerkstätten, freien Werkstätten, Ketten
 - Neue Wettbewerber und „intermediäre Akteure“ (wie Leasinggesellschaften, Portale, Fuhrparkmanagement-Anbieter, Plattformen, Versicherungen)
-
- **Hohe Wettbewerbsintensität im Kfz-Gewerbe!**
 - **Verdrängungswettbewerb in reifem und gesättigtem Markt!**
 - **Verschärfung der Konsolidierung und Konzentration in Corona-Zeiten!**



Netzstrukturen ausgewählter Fabrikate (2019 im Vergleich zu 2015): „Herstellergetriebene Netzereinigung“

Marke	Vertriebsstützpunkte			Servicestützpunkte		
	2015	2019	in %	2015	2019	in %
Audi	475	368	-22,5%	1.373	1.302	-5,2%
BMW	535	489	-8,6%	726	684	-5,8%
Citroen	655	402	-38,6%	738	571	-22,6%
Ford	1.563	1.455	-6,9%	1.760	1.657	-5,9%
Mercedes Benz	686	564	-17,8%	961	912	-5,1%
Opel	1.247	1.067	-14,4%	1.647	1.457	-11,5%
Renault	889	775	-12,8%	1.125	1.031	-8,4%
Toyota	499	379	-24,0%	648	621	-4,2%
Volkswagen	1.253	924	-26,3%	1.049	990	-5,6%

Quelle: Kfz-Betrieb 50/2020
und IMU-Berechnungen



Trends im Vertrieb: Automobilhandel der Zukunft

- Fortsetzung des **Konsolidierungsprozesses** im Automobilhandel
- Zunehmende Bedeutung von **Autohandelsgruppen**
- Weitere Ausbreitung des **Mehrmarkenhandels**
- Zunehmende Bedeutung internetbasierter Verkaufsmodelle (**Online-Vertrieb, Omnichannel-Konzepte**)
- Einführung des **Agenturmodells**, zunächst für den Vertrieb von Elektroautos
- Steigende Bedeutung des **Direktvertriebs** durch die Hersteller
- Ausbau der Marketing- bzw. **Systemführerschaft** der Hersteller
- **Datenmanagement** und effizientes Kundenbeziehungsmanagement
- **Car-IT** (Fahrerassistenzsysteme, Vernetzung, Internet-Plattformen) verändert die Kundenbeziehung
- Innovative Mobilitätskonzepte und **neue Geschäftsmodelle** (wie beispielsweise Auto-Abo, Car-Sharing, Händler als Mobility-Provider)



Trends im Service: Kfz-Werkstatt der Zukunft

- Technologischer Wandel beim Automobil: **Elektromobilität, autonomes Fahren**
- **Digitalisierung** der Kundeninteraktion und der internen Prozesse
- **Datenhoheit** (Fahrzeugdaten, Kundendaten) wird zum zentralen Erfolgsfaktor
- Wachsende Bedeutung von **digitalen Plattformen** und von „Intermediären“, die sich zwischen Werkstatt und Kunden schieben
- **Rückläufiges Marktvolumen** im Werkstattgeschäft (verlängerte Wartungsintervalle und steigende Fahrzeugqualität, rückläufige Anzahl der Verkehrsunfälle (automatisiertes Fahren), geringeres Wartungs- und Reparaturaufkommen BEV)
- **Polarisierung** der Kundenwelten – von starker Preisorientierung bis zur Bedeutungszunahme von Flexibilität, Betreuung, Bequemlichkeit
- Verschärfung der Wettbewerbssituation – von „friedlicher Koexistenz“ zum **Verdrängungswettbewerb**: Intensiver Wettbewerb zwischen herstellerebundenen Anbietern (Vertragswerkstätten) und nicht herstellerebundenen Anbietern wie freien Werkstätten, Werkstattketten und Spezialisten (Reifendienste, Karosserie- und Lackierbetriebe, Glasfachbetriebe)



Erster Megatrend: Digitale Transformation

Drei Dimensionen der Digitalisierung im Kfz-Gewerbe:

- Digitalisierung der Kundeninteraktion
- Digitalisierung der Leistungserstellung bzw. der internen Prozesse
- Digitalisierung von Produkten und Dienstleistungen

Defizite bei der strategischen Ausrichtung von Kfz-Betrieben:

	Inwiefern stimmen Sie der folgenden Aussage zu: In meinem Betrieb gibt es eine konkrete Strategie, die langfristige Herausforderungen (wie Digitalisierung ...) berücksichtigt und den Betrieb fit für die Zukunft machen soll.		
	stimme (eher) zu	stimme (eher) nicht zu	weiß nicht
Beschäftigte im Kfz-Gewerbe	45,2 %	35,1 %	19,7 %
Beschäftigte insgesamt	51,4 %	34,2 %	14,5 %



Digitalisierung im Autohandel: Online-Vertrieb und digitales Autohaus

- Nutzung des Internet für Auto-Kaufentscheidung sehr hoch und infolge Corona nochmals beschleunigt (Infos, Preisvergleich, Konfiguration)
- „Customer Journey“ geht massiv in Richtung Internet und digitale Plattformen – Omnichannel-Konzepte als duale Strategie auf dem Vormarsch
- Schub für Online-Vertrieb durch Plattformen und Hersteller (Direktvertrieb)
- Agenturmodell als stationäres Vertriebssystem der Zukunft?
- Digitale Elemente für Verkaufsprozesse im Autohaus: Virtual Product Presenter, Virtual Reality (Datenbrille), Sales-Tablet mit Projektion auf Full-HD-Monitore, Online-Videoberater.
„An digitalen Lösungen kommt im Autohandel keiner mehr vorbei.“
- **Wird der „Glaspalast“ Autohaus vom digitalen Showroom im Marken-Store oder Pop-up-Store abgelöst?**
- **Werden klassische Autoverkäufer durch digitalaffine Berater ersetzt? (Explainer, Product Genius, ...)**



Digitalisierung in der Kfz-Werkstatt

„Werkstatt der Zukunft“ und „Service 4.0“:

- Digitalisierung und Vernetzung als Zukunft der Kfz-Werkstatt
- Digitale Elemente im Servicebereich, die bereits eingesetzt werden: Online-Terminvereinbarungen, digitale Dialogannahme, Online-Diagnose, Werkstattvernetzung, „Digital Vehicle Scan“, Remote-Fahrzeugcheck
- Weitere digitale Tools werden sich stark verbreiten:
 - **Ferndiagnose /-wartung** – *„Vieles schon möglich und stark im Kommen.“*
 - **Datenbrille („Augmented-Reality“)** – *„Wird sich auf mittlere Sicht durchsetzen.“*
 - **3D-Drucker** (für Ersatzteile) – *„Technisch möglich, wird langfristig kommen.“*
- **Zukunftswerkstatt 4.0** als Innovationsschaufenster und Schulungszentrum für das Kfz-Gewerbe (in Esslingen)



Zukunftswerkstatt 4.0 – real in Esslingen und virtuell auf der Webseite: <https://www.transformationswissen-bw.de/innovationsradar>





Digitalisierung als Notwendigkeit für Kfz-Betriebe

Erfolgsfaktoren für Autohäuser im digitalen Zeitalter:

- Digitalisierung strategisch angehen und als wichtiges Element der **Unternehmensstrategie** etablieren
- Direkte Kundenbeziehung als Plus erhalten und ausbauen bei gleichzeitiger Digitalisierung der Kundeninteraktion (**Omnichannel-Konzepte**)
- **Daten** als neues Gold: Kundendaten und Fahrzeugdaten intelligent nutzen
- Online-Verantwortliche und „Digital Natives“ aus- und weiterbilden – Aufbau **digitaler Kompetenzen** bei den Beschäftigten
- Bewertungsportale und weitere **Internet-Plattformen** beobachten und nutzen
- **Digitale Geschäftsmodelle** entwickeln und neue Mobilitätsservices anbieten
- **Beteiligung der Betriebsräte und der Beschäftigten** als wichtiger Erfolgsfaktor für die Implementierung digitaler Tools und vernetzter Prozesse



Zweiter Megatrend: Elektromobilität – Wirkungen auf den Aftersales-Bereich

TESLA STREICHT SERVICEINTERVALLE

Weniger Wartung, weniger Kosten

Kein Motoröl, keine Abgasanlage, kein Keil- und Zahnriemen, keine Zünd- oder Glühkerzen – elektrisch angetriebene Autos sind weniger wartungsintensiv. Als erster Hersteller hat E-Autobauer Tesla die regelmäßigen Serviceintervalle gestrichen. Rund 90 Prozent der Probleme am Fahrzeug ließen sich aus der Ferne diagnostizieren und per Over-the-Air-Update beheben, sagte der Hersteller. Lediglich zur Überprüfung der Bremsen und der Akkus müssen die Fahrzeuge regelmäßig in die Werkstatt. Der Elektromotor ist hingegen wartungsfrei.



Elektroautos haben weniger verschleißanfällige Bauteile als konventionelle Pkw.

8 ACE LENKRAD 5/2019



Zweiter Megatrend: Elektromobilität – Wirkungen auf den Aftersales-Bereich

- Bei batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) ergeben sich deutlich **niedrigere Wartungs- und Reparaturumfänge** sowie ein signifikant **niedrigerer Ersatzteilebedarf**
- Das Arbeitsvolumen für Wartung und Reparatur ist beim elektrischen Antriebsstrang deutlich geringer als beim Verbrenner und den Hybriden.
Für Reparaturen gehen die **Arbeitswerte beim Elektroantrieb auf 1/3** gegenüber dem Verbrennungsmotor zurück
- Der **Wegfall des Ölgeschäfts** trifft die Ertragslage der Kfz-Betriebe empfindlich.
„Fiele das Ölgeschäft morgen weg, dann schreiben wir schlagartig rote Zahlen“
- Beschäftigungsprognose 2030: Rückgang um 20-24 % // 2040: Rückgang um ~40 %
(BMW-Studie zur automobilen Wertschöpfung)
- **Fabrikatsgebundene Betriebe sind i.d.R. für Elektroautos gewappnet**
- **Die Elektrifizierung des Antriebsstranges birgt hohe Risiken für die wirtschaftliche Lage und für Beschäftigung im Kfz-Gewerbe**
- **In den Kfz-Betrieben sind weitere Investitionen in Mitarbeiterqualifikation (HV), in technische Ausstattung und in Arbeitssicherheit erforderlich**
- **Erweiterung der Geschäftsfelder und Erschließung neuer Geschäftsmodelle**



Gliederung

1. Kfz-Gewerbe – Branchenstudie im Überblick
2. Entwicklung und Strukturen des Kfz-Gewerbes
3. Strukturwandel und Entwicklungstrends
4. Beschäftigungstrends und Arbeitsbedingungen
5. Herausforderungen und Handlungsfelder



Arbeitsplatzabbau als Gefahr und Gefährdung des eigenen Arbeitsplatzes (Beschäftigtenbefragung der IG Metall 2020)

	Werden in Ihrem Betrieb bereits und / oder in naher Zukunft Arbeitsplätze abgebaut?		
	ja	nein	weiß nicht
Beschäftigte im Kfz-Gewerbe	43,6 %	22,6 %	33,8 %
Beschäftigte insgesamt	52,5 %	20,8 %	26,7 %
	Sehen Sie Ihren Arbeitsplatz gefährdet?		
	ja	nein	weiß nicht
Beschäftigte im Kfz-Gewerbe	23,9 %	54,6 %	21,5 %
Beschäftigte insgesamt	27,9 %	53,6 %	18,5 %



Kurzarbeit und Homeoffice in der Corona-Krise (Beschäftigtenbefragung der IG Metall 2020)

	Sind bzw. waren Sie in Kurzarbeit?			
	ja, ich bin derzeit in Kurzarbeit	ja, ich war zwischenzeitlich in Kurzarbeit	nein, aber ich werde voraussichtlich bald in Kurzarbeit gehen	nein, und Kurzarbeit ist für mich auch nicht geplant
Beschäftigte im Kfz-Gewerbe	4,5 %	49,3 %	2,9 %	43,4 %
Beschäftigte insgesamt	16,2 %	38,3 %	3,7 %	41,8 %

	Haben Sie während der Corona-Krise ganz oder zeitweise im Homeoffice gearbeitet?	
	ja	nein
Beschäftigte im Kfz-Gewerbe	20,7 %	79,3 %
Beschäftigte insgesamt	52,4 %	47,6 %



Ausbildung, Qualifikationen, Fachkräftebedarfe

- Die Beschäftigten und ihre Qualifikationen sind wesentliche Erfolgsfaktoren für die Unternehmen im Kfz-Gewerbe
- Weiterhin steigende Kompetenzanforderungen an Beschäftigte
- Betriebliche Aus- und Weiterbildung ist sehr wichtig, um die Fachkräftebedarfe der Kfz-Betriebe mittelfristig decken zu können
- Besondere Rekrutierungsprobleme im Lkw-Service (Kfz-Mechatroniker/in Nutzfahrzeugtechnik)
- Aktuell: Corona-Pandemie als Gefahr für die Fachkräftesicherung der 2020er (Klare Rückgänge bei neuen Ausbildungsverträgen 2020)
- Auch bei Weiterbildung Erschwernisse durch Corona-Pandemie (Ausfall von Schulungen, E-Learning, Webinare, starkes Zurückfahren Präsenzs Schulungen)



Beschäftigtengruppen im Kfz-Gewerbe: Kfz-Mechaniker:innen und Kfz-Mechatroniker:innen (Beschäftigte in der Kfz-Werkstatt)

Knackpunkte: Entgelt, Arbeitsbelastung, Arbeitszeit

Ausdifferenzierung in drei „Kfz-Mechaniker-Kategorien“ in nächsten Jahren?

- „Problemlöser“ und „Spezialisten für schwierige Fälle“
- „Techniker“ für Fehlersuche mit Diagnosegerät und komplexere Reparaturarbeiten (spezialisiert auf einzelne Felder wie Antrieb, Fahrwerk, Infotainment etc.)
- „Einfache Monteure“ bzw. „Schrauber“ für Inspektionstätigkeiten, Reifenwechsel und einfache, mechanische Reparaturen

Fachkräftemangel heute bereits bei Nfz-Mechanikern, künftig auch bei Pkw?

- Arbeitsbedingungen (Entgelt, Arbeitszeit) als Grund, in die Industrie abzuwandern
- **Schlechte Arbeitsmarktposition des Kfz-Gewerbes im Vergleich zur (Automobil-)Industrie!**
- **Wie kann der Fachkräftebedarf, der vor allem in Ballungsräumen mit guter Arbeitsmarktlage vorhanden ist, zukünftig gedeckt werden?**



Beschäftigtengruppen im Kfz-Gewerbe: Serviceberater:innen

- Schlüsselposition im Aftersales: Schnittstelle zum Kunden, hohe Bedeutung für langfristige Kundenbindung
- Kompetenzanforderungen: technisches Wissen, kaufmännisches Knowhow, soziale Kompetenzen (Kommunikationsfähigkeit, Gesprächsführung)
- Serviceberater:innen als „Puffer“ zwischen Hersteller, Kunden, Werkstatt, Geschäftsführung
- Knackpunkte für Serviceberater:innen:
 - **Arbeitsbelastung:** überfrachteter Aufgabenkatalog, Kundendruck, Zeitdruck, Termindruck, Leistungsverdichtung
 - **Arbeitszeit:** Überstunden, Regelungsbedarfe
 - **Entgelt:** relativ geringes Entgelt angesichts der Verantwortung und Aufgaben
 - **Personalpolitik:** Manko bei systematischer Personalplanung und -entwicklung
- Große Schwierigkeiten, Serviceberater-Stellen mit entsprechenden Fachkräften zu besetzen. Selbst als innerbetriebliche Aufstiegsposition wenig attraktiv



Beschäftigtengruppen im Kfz-Gewerbe: Verkäufer:innen und weitere Beschäftigte im Autohandel

- Schlüsselfunktion im Autohaus: Kundenkontakt, Verkauf, Werkstattauslastung („wo der Verkauf funktioniert, ist die Werkstatt gut ausgelastet“)
- Arbeit der Verkäufer:innen im Wandel: Komplexität, Kundenanforderungen, Leistungsdruck („gläserner Verkäufer“), Zielerreichungsvorgaben
- Knackpunkte für Verkäufer:innen:
 - **Arbeitszeit:** hohe Wochenarbeitszeit, Wochenendarbeit, kaum betriebliche Regelungen, kaum Arbeitszeiterfassung
 - **Entlohnung:** meist Fixum plus Provision. Fixum häufig eingefroren (und nicht an Tariferhöhungen angepasst). Regelungsbedarf bei Verkäufervergütung
 - **Tätigkeiten:** Bürokratie-Aufwand. Heute zu 2/3 administrative Tätigkeiten und nur noch 1/3 wertschöpfende Tätigkeiten (Verkaufsaktivitäten)
- Neue Jobprofile und Beschäftigtengruppen: Online-Verantwortliche / -Verkäufer, Produktexperten (für Digitales, Connectivity) wie „Explainer“, „Product Genius“ ...



Gliederung

1. **Kfz-Gewerbe – Branchenstudie im Überblick**
2. **Entwicklung und Strukturen des Kfz-Gewerbes**
3. **Strukturwandel und Entwicklungstrends**
4. **Beschäftigungstrends und Arbeitsbedingungen**
5. **Herausforderungen und Handlungsfelder**



Herausforderungen für das Kfz-Gewerbe (Zusammenfassung)

Das Kfz-Gewerbe steht vor der aktuellen Herausforderung **Corona-Pandemie** und vor strukturellen **Herausforderungen** in wirtschaftlicher, technologischer, sowie beschäftigungs- und tarifpolitischer Hinsicht:

- **Wirtschaftlicher Wandel:** veränderte Marktstrukturen mit neuen Wettbewerbern und schärferen Wettbewerbsbedingungen (Konzentrationsprozess, Netzbereinigung)
- **Technologischer Wandel:** Digitalisierung, Elektrifizierung, Vernetzung, ...
- **Beschäftigungspolitischer und demografischer Wandel:** neue Anforderungen an Fachkräftesicherung, Aus- und Weiterbildung, Gestaltung guter Arbeitsbedingungen
- **Tarifpolitik:** Gute tarifliche Regelungen im Flächentarifvertrag steigern die Attraktivität des Kfz-Gewerbes für die Belegschaft und im Fachkräftewettbewerb. Beschäftigte mit Tarifbindung haben bessere Arbeitsbedingungen, geregelte Arbeitszeiten und höhere, faire Entgelte



Handlungsfelder

- Mit **Tarifpolitik** und **Stärkung der Tarifbindung** die Zukunftsperspektiven des Kfz-Gewerbes verbessern
- **Betriebliche Mitbestimmung** und **Unternehmensmitbestimmung** (in großen Autohausgruppen) – Betriebsratsstrukturen stärken, neue BR und GBR gründen
- **Beschäftigungsperspektiven und Arbeitsbedingungen – Gestaltung Guter Arbeit, Fachkräftesicherung, Personalentwicklung**
 - Stärkung der betrieblichen Ausbildung und Weiterbildung (Fachkräftesicherung)
 - Strategische Personalplanung und systematische Personalentwicklung
 - Kritische Begleitung der Digitalisierung im Betrieb. Wirkung auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen analysieren und Gestaltungsmöglichkeiten ergreifen
 - Frühzeitige Partizipation bei Veränderungen der Arbeitsorganisation
 - Konzepte zur Gestaltung des demografischen Wandels: alter(n)sgerechte Arbeit und ergonomische Lösungen
 - Stärkung präventiver Gesundheitsschutz / betriebliches Gesundheitsmanagement (aus Gefährdungsbeurteilung heraus konkrete Maßnahmen entwickeln)
 - Einhaltung der tariflichen Regelungen zur Arbeitszeit und zum Entgelt. Gestaltung von attraktiven und transparenten Entgeltsystemen



Aktuelle Veröffentlichungen:

**Hans Böckler
Stiftung**

Mitbestimmung, Forschung, Stipendien

**WORKING PAPER
FORSCHUNGSFÖRDERUNG**

Nummer 223, August 2021

Branchenanalyse Kraftfahrzeuggewerbe

**Digitale Transformation, Technologiewandel
und Beschäftigungstrends in Autohäusern und Kfz-Werkstätten**

Jürgen Dispan

Das Working Paper auf einen Blick
Digitalisierung, Elektromobilität, Fachkräftesicherung, Konzentrationsprozesse – das Kraftfahrzeuggewerbe mit seinen 440.000 Beschäftigten befindet sich in einem umfassenden und grundlegenden Wandel, der durch die Corona-Pandemie einen weiteren Schub bekommen hat. Wie wirken sich die Transformation und der Strukturwandel auf die Autohäuser und Kfz-Werkstätten aus? Welche Herausforderungen ergeben sich für die Sicherung der Arbeitsplätze, die Gestaltung der Arbeitsbedingungen und die Qualifizierung der Beschäftigten? Die differenzierte Analyse des Kfz-Gewerbes geht diesen Fragen nach und arbeitet Handlungsfelder für die Branche und die Mitbestimmungsakteure heraus.

**STRUKTURBERICHT
REGION STUTTGART 2021**
Entwicklung von Wirtschaft und Beschäftigung im
Zeichen von Transformation und Corona-Pandemie

IAW Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung

Wolfgang Lemb (Hg.)

**Perspektiven
eines
Industriemodells
der Zukunft**

71. Jahrgang 3-4/2021, 1. Februar 2021

**AUS POLITIK
UND ZEITGESCHICHTE
Stuttgart**

*Editorial: Stefan
Meyer, Stuttgart*
*Anna Katharina Hahn,
ZUR UNTERSCHIEDLICHEN
KLEINER VERSUCH
ÜBER STUTTGART*
*Michael Müller,
EIN GANG DURCH
DIE STADTGESCHICHTE*
*Simon Bräse,
PROTEST 2010 UND 2020.
ZWEI HERAUSFORDERUNGEN
FÜR DIE REGIONARBEIT*

*Hilbert Kern,
STUTTGART – HAUFSTADT
DER FREIZEITLICHEN
UND ANTIKONSERVATIVEN
*Christine Hahn, Annette Schickel,
INTEGRATION DURCH
BERUFSARBEIT**
*Jürgen Dispan,
TRANSFORMATIONEN
DER SCHLÜSSELINDUSTRIEN
ALS HERAUSFORDERUNG FÜR
DIE REGIONALWIRTSCHAFT*

APuZ
ZEITSCHRIFT DER BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT
DER VERGLEICHENDE ARBEITSSOZIOLOGIE
Beilage zur Zeitschrift: **Das Parlament**

**Hans Böckler
Stiftung**

Mitbestimmung, Forschung, Stipendien

**WORKING PAPER
FORSCHUNGSFÖRDERUNG**

Nummer 183, Mai 2020

Branchenanalyse Medizintechnik

Beschäftigungs-, Markt- und Innovationstrends

Jürgen Dispan

**Infos zum
IMU Institut:
www.imu-institut.de**

**Ansprechpartner:
Dr. Jürgen Dispan
IMU Institut GmbH
Hasenbergstraße 49
70176 Stuttgart
jdispan@imu-institut.de**