

Großer Aufschlag für Luxus-SUV ohne Lieferzeit

99 999,99 Euro obendrauf

Nachrichten

Defizite bei Energiespar-Sanierung

MÜNCHEN (dpa). In Deutschland werden bislang weit weniger Häuser und Wohnungen energieeffizient modernisiert, als es nach Einschätzung von Fachleuten zur Einhaltung der Klimaziele notwendig wäre. „Jedes Jahr werden nur rund 500 000 Wohneinheiten energetisch vollständig saniert“, sagte Ralph Henger vom Institut der deutschen Wirtschaft in Köln. Bei rund 42,5 Millionen Wohnungen in Deutschland liegt die jährliche Sanierungsquote damit bei

etwas mehr als einem Prozent. „Um unsere Klimaziele zu erreichen, müssten es aber doppelt so viele sein“, sagt Henger. In einer Umfrage des Bundesverbands deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen nannten 84 Prozent der befragten Unternehmen die gestiegenen Materialkosten als wesentliche Modernisierungsbremse. 57 Prozent sahen die gestiegenen Finanzierungszinsen und 55 Prozent die fehlenden Bau- und Handwerkskapazitäten als Hindernis.

Beschäftigte wollen weniger arbeiten

DORTMUND (dpa). Die Mehrheit der Beschäftigten in Deutschland möchte nach einem Arbeitszeitgesetz weniger arbeiten. 53 Prozent der Berufstätigen wöchentlich demnach ihre wöchentliche Arbeitszeit von derzeit durchschnittlich 38,4 Stunden verkürzen. Und knapp die Hälfte wünscht sich die Verteilung der Arbeitszeit auf weniger als fünf Arbeitstage, wie aus dem Arbeits-

zeitreport der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA) hervorgeht, der am Dienstag veröffentlicht wurde. Als Datenbasis diente eine repräsentative Befragung von 20 000 Beschäftigten aus dem Jahr 2021. Atypische Arbeitszeiten wie Schicht- oder Wochenendarbeit führten häufig zu weniger Zufriedenheit mit der sogenannten Work-Life-Balance.

Siemens Energy mit Verlusten

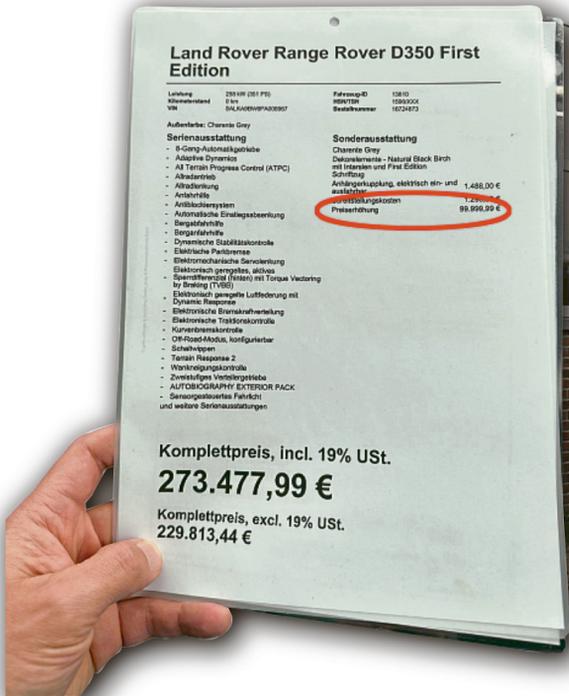
MÜNCHEN (dpa). Siemens Energy hat seinen Verlust im ersten Geschäftsquartal mehr als verdoppelt. Unter dem Strich verbuchte der Energietechnikkonzern in den drei Monaten per Ende Dezember einen Fehlbetrag von 598 Millionen Euro, wie er am Dienstag mitteilte. Im Vorjahreszeitraum lag das Minus noch bei 246 Millionen Euro. Während sich das eigene Geschäft mit der Energie-

technik deutlich verbesserte, verlagerten erneute Belastungen bei der Windkrafttochter Siemens Gamesa das Ergebnis. Siemens Energy hatte Ende Januar deswegen bereits vorläufige Zahlen veröffentlicht. Die Münchener hatten jüngst ein Übernahmeangebot für die restlichen Anteile der in Spanien notierten Windkrafttochter erfolgreich abgeschlossen.

IfW sieht längeren Aufschwung

KIEL (dpa). Der globale Handel hat nach Einschätzung des Instituts für Weltwirtschaft Kiel (IfW) an Fahrt aufgenommen und könnte vor einem längeren Aufschwung stehen. So habe der Welthandel im Januar im Vergleich zum Vormonat preis- und saisonbereinigt um 2,1 Prozent zugelegt, heißt es. Besonders

profitiert habe dabei der deutsche und europäische Außenhandel. Den Angaben zufolge stiegen in Deutschland die Exporte um 2,1 und die Importe um 2,6 Prozent. Noch stärker vom globalen Aufschwung profitiert habe die EU. Dort seien die Exporte um 3 und die Importe um 3,2 Prozent gestiegen.



Für ein Auto wie dieses nimmt ein Händler in Münster 100 000 Euro extra, wenn der Kunde nicht auf die Lieferung warten will. Foto: Land Rover

Von Stefan Werdning

MÜNSTER. 99 999,99 Euro extra verlangt ein Autohändler aus Münster, wenn er einen „Range Rover D 350 First Edition“ ohne Lieferzeit verkauft. Das Luxus-Modell kostet schon ohne Aufschlag 170 000 Euro. Wer nicht warten kann, muss für das gute Stück also 273 477,99 Euro zahlen.

Wolf Frede, geschäftsführender Gesellschafter bei Auto Nagel, erklärt den ungewöhnlichen Aufpreis mit den Lieferschwierigkeiten in der

Autobranche. „Wir müssen mit weniger Autos mehr Geld verdienen“, sagt er. Wenn er ein Exemplar aus England geliefert bekommt, müsse es so viel Geld bringen, dass der Laden am Laufen bleibe. Frede relativiert aber auch: Solche Aufschläge gebe es zwei oder drei Mal im Jahr und auch nur bei den „besonderen der besonderen“ Range Rover. Abgesehen davon würden solche Aufschläge auch Händler anderer Marken nehmen. Von Fantasiepreisen im Internet ganz zu schweigen.

Autoexperten bestätigen, dass etwa für das Mercedes-G-Modell zurzeit sechsstellige Summen bezahlt werden, wenn die Käufer das Auto in wenigen Tagen haben wollen. Wer warten kann, spart sich den Aufschlag.

Das ist Frede ganz lieb. Denn er braucht Modelle, in denen Interessenten eine Runde um den Hof fahren können, bevor sie ein Exemplar bestellen. Darum hängt an mehreren Autos der Hinweis, dass das Auto unverkäuflich ist.

Auf die Autohändler kommen nach Fredes Worten schwierige Zeiten zu. Hersteller beginnen, den Verkauf der Autos selbst in die Hand

zu nehmen. Händler sollen nach dem Willen der Konzerne zwar noch eine Provision für ein verkauftes Auto bekommen, „doch das eigentliche Geschäft läuft an uns vorbei“, erklärt Frede.

Das sieht auch Autoexperte Professor Stefan Bratzel, Direktor des Center of Automotive Management (CAM), so: Die Händler hätten geringere Margen und müssen sehr knapp kalkulieren. „Sie müssen Wege suchen, wie sie ihre Margen erhöhen können.“ Er bezeichnet den Aufschlag von hunderten Euro trotzdem als „richtig satt“ und als „große Nummer“. Vor allem für begrenzte Sondereditionen mit einer speziellen Ausstattung gebe es Kunden, für die Geld ein-

fach keine Rolle spiele. „Es gibt Leute, die das akzeptieren, die einfach nicht warten wollen.“

Nach den Worten des Auto-Experten und früheren Beresa-Geschäftsführers Thomas Ulms sind die Händler in Deutschland zurzeit auf dem besten Weg, „vom Händler zum Handlanger“ degradiert zu werden. „Früher konnten sie Autos bestellen und verkaufen. Sie konnten damit handeln. Heute bekommen sie keine Autos mehr in den nötigen Mengen, keine Möglichkeit, noch etwas zu managen“, sagt der Münsteraner. Das Geschäft mit den neuen Fahrzeugen würden die Hersteller übernehmen – und damit auch gleich die Preishoheit, um

Preis-Portalen das Wasser abzugraben. Die Veränderungen nennt Ulms „epochal“. Kunden bekämen bei jedem Händler den gleichen Preis – wenn sie nicht gleich im Internet direkt beim Hersteller bestellen – wie Tesla das schon immer macht.

Bratzel und Ulms berichten, dass viele Autohersteller zurzeit versuchen, mit weniger, aber dafür teureren Autos größere Gewinnmargen zu erzielen. Am Beispiel des Chipmangels erklärt Ulms: „Wenn Mercedes einen Chip hat, steckt das Unternehmen den natürlich besser in eine S-Klasse als in die günstige A-Klasse.“ Bratzel sieht eine Tendenz nicht nur bei Mercedes, sondern auch bei Audi und bei BMW, sich auf die teuren Segmente zu konzentrieren.

Die Kunden dafür gibt es – auch im Münsterland: „Unternehmer, 2 Privatiser, Führungskräfte, Professoren, Doktoren und Co“, wie Frede erzählt: „Die Leute belohnen sich damit. Sie mögen die Emotionen, die das Auto ausstrahlt.“ Und sie kaufen sich ein Stück Lebensqualität. „Kein Auto, das hier steht, braucht man“, sagt Frede. Und das kann dann ruhig auch 100 000 Euro teurer sein.



»Händler bekommen heute keine Möglichkeit mehr, noch etwas zu managen.«

Auto-Experte Thomas Ulms

Autokäufer brauchen Geduld

Wer zurzeit ein neues Auto bestellt, muss mit Lieferzeiten von mehreren Monaten, im Extremfall sogar über eineinhalb Jahren rechnen. Der Autoexperte Professor Stefan Bratzel, Direktor des Center of Automotive Management (CAM), erklärt das unter anderem mit

fehlenden Chips: „Zu der generellen Knappheit gibt es durch zunehmende Vernetzung und deutlich mehr Elektrofahrzeuge einen deutlich höheren Bedarf“, sagt er. Ein weiterer Grund: Kabelbäume aus der Ukraine, die zurzeit wegen des Kriegs fehlen. -werd-

Market indices: DAX 15320,88 (-0,16%), MDAQ 29179,03 (-0,49%), Euro Stoxx 50 4209,31 (+0,09%), Dow Jones 33877,31 (-0,04%), Brent, (\$/Barrel) 83,52 (+2,60%), Euro (in US-Dollar) 1,07 (-0,71%)

Table with columns: GEWINNER, DAX Xetra, Div., 07.02. ± in % and VERLIERER, DAX Xetra, Div., 07.02. ± in %

Table with columns: DWS Group, Ecker & Ziegler, Elmos Semicond., Energiekontor, Fielmann, etc.

Table with columns: Euro Stoxx 50, DAX, Tageshoch 15363,41 / Tagestief 15273,60, Veränderung zum Vortag -0,16%

Table with columns: Microsoft, Morgan Stanley, Nestlé NA, Novartis NA, Oracle, Pfizer, Procter & Gamble, Roche Hold, etc.

Table with columns: AGI Industria A, AGI Interglobal A, AGI InternRent A, AGI Lux Credit SRI A, etc.

Table with columns: Union UniEuroAktien*, Union UniFonds*, Union UniGlobal*, etc.

Table with columns: DAX Xetra, Div., 07.02. ± in % and MDAQ Xetra, Div., 07.02. ± in %

Table with columns: Weitere Notierungen, Div., 07.02. ± in %

Table with columns: Ausländische Notierungen, Div., 07.02. ± in %

Table with columns: Investmentfonds, Div., 07.02. ± in %

Table with columns: DWS Deut. Inv. Global, DWS Deut. Rendite, DWS ESG Bond, etc.

Table with columns: Münzen und Edelmetalle, Preise vom 07.02., An-/Verkauf mit -

Sortenkurse in Euro, Australien: 1 AUD, 0,61, 0,68; Dänemark: 100 DKK, 12,69, 14,09; Großbritannien: 1 GBP, 1,05, 1,17; Japan: 100 JPY, 0,67, 0,74; Kanada: 1 CAD, 0,65, 0,73; Norwegen: 100 NOK, 8,47, 9,44; Schweden: 100 SEK, 8,28, 9,22; Schweiz: 1 CHF, 0,95, 1,06; Türkei: 1 TRY, 0,05, 0,05; USA: 1 USD, 0,88, 0,98