

## **Autoteilehandel nimmt Herausforderungen im After Sales-Geschäft an**

### **GVA: Branche wird zentraler Versorgungspartner der Werkstätten bleiben**

**Ratingen/Frankfurt, 12. September 2006.** Der Autoteilehandel stellt sich den vielfältigen Herausforderungen, die die immer schnellere Entwicklung im Kfz-Reparatur- und -Ersatzteilmarkt hervorbringt. Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA), der in Deutschland die Interessen von rund 300 Unternehmen aus Teilehandel und Teileindustrie vertritt, ist überzeugt, dass der Teilehandel auch künftig eine Schlüsselstellung bei der Versorgung der Werkstatt innehaben wird – und zwar auf allen Feldern, wo die Werkstatt die professionelle Unterstützung eines starken Partners benötigt.

In den letzten Jahren hat sich der Markt bereits rasant verändert: Die Evolution der Kfz-Technik, die Kaufzurückhaltung der Verbraucher, das Auftreten neuer Marktteilnehmer, die Veränderungen im Zuge der GVO 1400/2002 sowie der erkennbar alternde Fahrzeugbestand haben erhebliche Anstrengungen von den Unternehmen in der Reparatur- und Ersatzteilbranche verlangt. Unverändert hält daher der Trend zu Konzentration im Autoteile-Großhandel an. Mehr und mehr schärfen die Unternehmen ihr Produkt- und Serviceprofil.

Doch auch künftig wird der Prozess der ständigen Überprüfung des eigenen Marktauftritts und der strategischen Anpassung an neue Entwicklungen den Teilehandel und seine Partner in Teileindustrie und Kfz-Handwerk prägen. Die erheblichen Anstrengungen der Automobilhersteller und großer Autohandelsgruppen, im After Sales-Geschäft mehr Einfluss zu gewinnen (sei es durch längere Bindung von Fahrzeugen an die eigene Serviceorganisation oder über eine Ausweitung der Belieferung von Freien Werkstätten), sind heute schon spürbar. Neue Techniken und Systeme im Automobil, neue Herausforderungen in der Fehlerdiagnose mittels Testgeräten oder die ständige Ausweitung der Marken- und Modellpalette (z.B. durch die immer differenziertere Nischenmodell-Politik und den Markteintritt neuer Importeure) kommen hinzu.

### **Vorteile für die Kunden**

Konsequent bietet der Teilehandel schon heute absolut wettbewerbsfähige Lösungen an, die seine Kunden aus dem Kfz-Handwerk in die Lage versetzen, einen kompetenten Rund-um-Service am Auto anzubieten. Kennzeichnend für die Leistungsstärke des freien Autoteilehandels sind gerade folgende Merkmale:

- Ersatzteile für alle Fahrzeugmarken
- Sortiment in Erstausrüsterqualität
- Dichtes Versorgungsnetz
- Lieferung mehrmals täglich
- Technikkompetenz

- Online-Bestellmöglichkeiten
- Attraktives Preis-/Leistungsverhältnis

Natürlich unterscheidet sich das Leistungsprofil der einzelnen Teilehändler: Entsprechend den eigenen Möglichkeiten und den Kundenanforderungen passt sich jedes Unternehmen flexibel den Markterfordernissen an oder entwickelt besondere Stärken auf einzelnen Gebieten. Doch betont der GVA-Vorsitzende Hartmut Röhl: „Um den Überblick im komplizierten Tagesgeschäft zu behalten und sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, braucht die Werkstatt heute einen leistungsstarken Problemlöser. Der Autoteile-Großhandel ist ein solcher. Gefragt ist der markenübergreifende Teilespezialist, der auch auf Gebieten wie Reparaturanleitungen, Werkstattausrüstung, EDV, Betriebsführung oder Technik-Hotline die Werkstatt unterstützt.“ Aus Sicht von Verbandschef Röhl kommt es auf eine gelebte Partnerschaft zwischen Handel und Werkstatt an. Zum Vorteil beider Seiten. Davon können alle 40.000 Werkstätten in Deutschland profitieren, die auf den Autoteilehandel als Versorgungspartner setzen.

### **Wahlfreiheit des Autofahrers nicht selbstverständlich**

Laut KBA waren zum 1. Januar 2006 in Deutschland über 54 Mio. Kfz gemeldet – darunter 46,09 Mio. Pkw. Die Halter dieser Kraftfahrzeuge profitieren von einer vielfältigen Reparatur- und Servicelandschaft, die heute überall in Deutschland garantiert, dass Autos nach dem Stand der Technik und den geltenden Sicherheits- und Umweltbestimmungen gewartet und instand gesetzt werden. Dabei können die Verbraucher grundsätzlich zwischen einer Vertragswerkstatt der jeweiligen Marke und einer freien Mehrmarkenwerkstatt wählen.

Die Wahlfreiheit ist aber in Gefahr – technische Entwicklungen, neue Kundenbindungsinstrumente der Fahrzeughersteller und Versuche zur Monopolisierung von Teilen des Marktes zugunsten der Autokonzerne können zum Aus der Freien Werkstätten führen. Der Gesetzgeber in Berlin und Brüssel und die Kartellbehörden sind deshalb aufgefordert, gegen den Missbrauch von Marktmacht einzuschreiten. Der mittelständische Autoteilehandel und seine Kunden im Kfz-Handwerk bringen zwar einen hohen Servicegrad und Produktkompetenz mit, verfügen aber nicht über die Mittel der Automobilindustrie.

Folgende Themen stehen zurzeit auf der Agenda des Kfz-Service-Marktes ganz oben:

- Designschutz für Kfz-Ersatzteile
- Euro5-Verordnung
- Typzulassungsrichtlinie

### **Mobilität muss bezahlbar bleiben**

Der GVA fordert die Politik in Berlin und Brüssel dazu auf, bei allen Entscheidungen nicht die Anliegen des freien Marktes und damit der Autofahrer aus dem Blick zu verlieren. Vor dem Hintergrund eines schnell alternden Fahrzeugbestands (nach KBA-Angaben ist der durch-

schnittliche Pkw im Durchschnitt heute älter als acht Jahre) stellen die Angebote des freien Kfz-Service-Marktes heute die Mobilität für viele Halter älterer Fahrzeuge sicher. Das enge Budget vieler Haushalte zwingt diese, nach zeitwertgerechten und günstigen Reparaturangeboten zu suchen – die natürlich qualitativ hochwertig sein müssen. Der Zugang zu Technischen Informationen und Ersatzteilen ist entscheidend dafür, ob freier Teilehandel und Freie Werkstatt auch in Zukunft diese Angebote machen können. Im anderen Fall werden womöglich viele Verbraucher aus Kostengründen auf eigene Mobilität verzichten müssen. Gerade der hinter den Erwartungen zurückbleibende Fahrzeugabsatz in 2006, dem Jahr vor der Mehrwertsteuererhöhung, zeigt deutlich: Die deutschen Autofahrer halten sich mit Ausgaben beim Kfz zurück, das Autofahren selbst wird immer mehr zu einer teuren Angelegenheit.

### **Fazit**

Entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des freien Marktes wird der Zugang zu Technischen Informationen, Ersatzteilen sowie zu Testgeräten und Schulungen sein. Dies kann nur der Gesetzgeber sicherstellen. Dass die Kfz-Hersteller grundsätzlich ein Interesse haben, das Servicegeschäft für ihre Marke grundsätzlich komplett selbst durchzuführen, ist offensichtlich. Schon bestehende gesetzliche Grundlagen – wie die Kfz GVO 1400/2002 – werden vielfach missachtet. Dies zeigte die ika-Studie von 2004 beispielhaft. Auch wenn der freie Markt in den letzten Jahren im Kontext der wirtschaftlich schwierigen Situation und einem alternden Fahrzeugbestand Boden gut machen konnte, gilt: Wenn morgen moderne Fahrzeuge und Reparaturtechniken in der Breite in die Freien Werkstätten kommen, ist der freie Markt ohne garantierte Zugänge schnell abgehängt. Müssen die Kfz-Hersteller dagegen Markenfremden Zugang gewähren, hat der freie Markt eine sehr gute Zukunftschance. Angesichts der schwierigen Wettbewerbsbedingungen der letzten Jahre haben die Unternehmen eindrucksvoll ihre Kompetenz und Anpassungsfähigkeit bewiesen.

### **Gespräch auf der Automechanika**

Wollen Sie mehr über den GVA und den freien Autoteilehandel wissen? Der GVA steht Ihnen in Frankfurt im Übergang der Hallen 5.1 und 6.1 (Stand B03) für ein Gespräch zur Verfügung.

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. ist der Branchenverband und politische Interessenvertreter des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind rund 160 Handelsunternehmen mit über tausend Betriebsstellen und etwa 130 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Markt für Ersatz- und Verschleißteile hat in Deutschland ein Volumen von rund 17,5 Mrd. Euro, der freie Kfz-Service-Markt hat auf der Reparaturobene einen Anteil von über 50 %. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 % des Umsatzes dieser rein mittelständisch strukturierten Branche. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind der Ausbau des freien Kfz-Service-Marktes als echte Reparaturalternative für den Verbraucher sowie die Wahrung der Chancengleichheit gegenüber der Automobilindustrie im Ersatzteile-Handel.

**Pressekontakt: Thomas Kobudzinski**

