

## **GVA: Teilehandel und Teileindustrie festigen ihre Marktposition Erfreulicher Mitgliederzuwachs in 2006**

**Ratingen/Hannover, 25. Oktober 2006.** Zur traditionellen Jahresmitgliederversammlung mit anschließendem Kongress kamen die GVA-Mitglieder in diesem Jahr wieder in Hannover zusammen. Anlässlich der Veranstaltung konnte der Branchenverband des freien Kfz-Teilehandels und der Aftermarket-Teileindustrie auf ein erfolgreiches Jahr zurückblicken. Bei den politischen Themen Designschutz, Euro 5 und Typgenehmigungsrichtlinie konnte viel für den freien Markt erreicht werden. Ebenfalls positiv stellt sich die Mitgliederentwicklung dar.

Zurzeit profitieren die GVA-Mitglieder und ihre Kunden von wirtschaftlich günstigen Perspektiven. Gleichwohl stehen Teilehandel und Teileindustrie vor großen Herausforderungen, um dauerhaft ihre Position im Markt zu festigen. So herrscht nach wie vor ein erheblicher Wettbewerbsdruck zwischen den Akteuren im freien Markt, hinzukommen die verstärkt feststellbaren Anstrengungen der Fahrzeughersteller. Diese wollen im Aftersales-Geschäft Boden gut machen und auch Freie Werkstätten verstärkt als Kunden gewinnen. Ebenso nimmt die Komplexität der Interessenarbeit in Berlin und Brüssel zu, bei der es immer wieder darum geht, die Rechte der Freien zu behaupten – etwa beim Zugang zu den Technischen Informationen der Fahrzeughersteller.

### **Right to Repair**

Das diesjährige GVA-Kongressmotto „The Right to Repair“ ist nicht zufällig gewählt: Der GVA zeigt damit seine Unterstützung für eine neuen Initiative der FIGIEFA, die in einer Right-to-Repair-Kampagne in Richtung der Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung münden soll. Diese Kampagne soll verstärkt für die Positionen der Freien sensibilisieren und sie dauerhaft im Bewusstsein der Verantwortlichen verankern. Um eine solche Kampagne zu starten, bedarf es einer breiten Solidarität in der gesamten Branche.

### **Marktentwicklung**

Im Jahr 2005 belief sich das Volumen des Pkw-Ersatzmarktes auf rund 17,8 Mrd. Euro, das sich auf die Teilmärkte Ersatz- und Verschleißteile, Reifen, Zubehör und Autochemie verteilte. Im Vergleich zum Jahr 2004, wo sich das Gesamtvolumen auf 17,5 Mrd. EUR, belief, hat der Markt also erneut leicht zugelegt – die Marktforscher der BBE-Unternehmensberatung rechnen auch für das Gesamtjahr 2006 mit einem

leichten Plus. Positiv für den diesjährigen Umsatz wirken sich insbesondere die extremen Wetterlagen sowie der weiterhin alternde Fahrzeugbestand aus (gemäß KBA betrug das Durchschnittsalter zum 1. Januar 2006 8,1 Jahre).

Für die GVA-Mitglieder bedeutet die aktuelle Geschäftsentwicklung, dass 82,3 Prozent in den ersten drei Quartalen einen gestiegenen Umsatz verbuchten – so gaben es die Teilnehmer einer aktuellen Umfrage des GVA zur wirtschaftlichen Lage in der Branche vom Oktober 2006 an. Nur 9 Prozent erlitten zwischen Januar und September einen Umsatzrückgang. Die Angaben für diesen Zeitraum decken sich weitgehend mit den Erwartungen der meldenden Mitglieder für das Gesamtjahr – wobei die Entwicklung in der Teileindustrie etwas positiver ausfällt. Interessant ist, dass Teilehandel und Teileindustrie die Konjunktur in der eigenen Branche deutlich positiver als die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sehen. Nur 43 Prozent schätzen die allgemeine Entwicklung der Wirtschaft in den ersten drei Quartalen als positiv ein, dagegen sehen rund 55 Prozent eine stagnierende Entwicklung.

## **Werkstätten: Reparaturmarkt umkämpft und im Wandel**

Im Reparatur- und Ersatzteilgeschäft gelingt es derzeit den Fahrzeugherstellern, durch größere Anstrengungen im Aftersales-Geschäft Boden gutzumachen – Beispiele für die Aktivitäten sind etwa der forcierte Verkauf ihrer Originalteile an Freie Werkstätten oder das Angebot eigener Kfz-Versicherungen, um gerade im Unfallgeschäft Aufträge an die eigene Serviceorganisation zu binden. Insgesamt konnten die Freien Werkstätten laut der BBE-Unternehmensberatung aber ihre starke Position im Markt weitgehend beibehalten. Sie profitieren vom Zuspruch der Autofahrer, die in der derzeitigen wirtschaftlichen Situation offen sind für die Angebote der Freien. Gerade die Serviceleistungen von Teilehandel (etwa über professionelle Werkstattkonzept-Systeme) und Teileindustrie (z.B. durch Schulungen und Detailkonzepte) sind für die freien Reparaturbetriebe wichtige Bausteine, um im Wettbewerb zu bestehen.

Zunehmend ist auf der Werkstattebene die Vermischung der beiden klassischen Segmente Vertragswerkstatt und Freie Werkstatt zu beobachten. Zudem treten noch neue Anbieter auf (so werden z.B. ehemals auf den Reifen spezialisierte Serviceketten zu vollwertigen Reparatur-Allroundern) und haben ebenfalls Anteil daran, dass sich der Markt nach und nach verändert. Auf das Zusammenwachsen des Werkstattmarktes hat der GVA schon im Zuge der Verabschiedung der aktuell gültigen Kfz-GVO 1400/2002 hingewiesen. Im Zuge dieser Entwicklung wird es zunehmend schwieriger, die Marktanteile anhand der klassischen Einteilung zu bestimmen.

Wichtigste Triebfedern für das Zusammenwachsen der Segmente auf Reparatur-ebene sind einerseits Mehrfach-Autorisierungen von klassischen Vertragswerkstätten

ten, die auf diese Weise ein Mehrmarkenimage bekommen. Andererseits gibt es unter traditionell Freien Werkstätten den Trend, sich für eine Kfz-Hersteller-Marke im Service autorisieren zu lassen bzw. eröffnen Vertragswerkstätten ihrerseits ein zweites Standbein im freien Markt – gerade dabei spielen die Werkstattkonzeptanbieter aus dem Teilehandel eine wichtige Rolle.

## **Neue Studie von GVA und BBE über den Nkw-Markt**

Im Nfz-Segment beläuft sich das Marktvolumen laut der gemeinsamen Marktstudie von GVA und BBE aktuell auf ca. 4,8 Mrd. Euro. Nach dem großen Erfolg der Erstausgabe erscheint die Neuauflage der GVA/BBE-Marktstudie über den Nfz-Aftermarket in den nächsten Tagen. Sie ist über die GVA-Geschäftsstelle beziehbar. Insgesamt sieht die Studie positive Perspektiven für den Nkw-Service-Markt, dies gilt auch und gerade für die Unternehmen aus dem freien Teilehandel und aus der Teileindustrie.

## **Wahlfreiheit des Autofahrers muss erhalten bleiben**

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 durch technische Entwicklungen, neue Kundenbindungsinstrumente der Fahrzeughersteller und Versuche zur Monopolisierung von Teilen des Marktes zugunsten der Autokonzerne in Gefahr. Deshalb ist die Interessenarbeit in Berlin und Brüssel für den freien Reparatur- und Ersatzteilmarkt überlebensnotwendig. Ohne einen gesetzlichen Rahmen, der auf die Belange der mittelständischen Unternehmen im Autoteilehandel und im Kfz-Handwerk eingeht und diese schützt, würden die Freien wohl nach und nach vom Reparatur- und Servicegeschäft ausgeschlossen werden.

Zurzeit stehen auf der politischen Agenda die Themen Designschutz für Kfz-Ersatzteile, Euro 5-Verordnung und Typgenehmigungsrichtlinie ganz oben. Mit der nun vorliegenden Studie über die Sicherheit von sichtbaren Autoersatzteilen, die vom Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments in Auftrag gegeben worden war, haben sich die Chancen erhöht, dass das Thema „Designschutz von sichtbaren Autoersatzteilen“ nach 15 Jahren endlich abschließend gelöst wird. Gemäß der

Studie geht von Ersatzteilen aus dem freien Markt keine Gefährdung der Verkehrssicherheit aus, die bestehenden Gesetze garantieren einen wirksamen Schutz. Damit stehen die Ampeln für die Aufnahme der von der EU-Kommission im September 2004 vorgeschlagenen Reparaturklausel in die Designschutz-Richtlinie 98/71/EG auf grün! Die Reparaturklausel begrenzt den Schutz von Autoteilen auf das Neufahrzeuggeschäft. Es stehen nun noch die Entscheidungen des Rechtsausschusses sowie des Europäischen Parlaments insgesamt aus, im Anschluss muss sich dann auch noch der EU-Ministerrat mit der Frage befassen.

Bei der Verabschiedung der Euro 5-Verordnung stehen noch die Voten des Europäischen Parlaments insgesamt (alle vier beteiligten Parlamentsausschüsse haben inzwischen für die Zugangsrechte von Unternehmen aus dem freien Markt votiert) und des EU-Ministerrats aus. Wichtig ist, dass die in der OBD-Richtlinie verankerten Prinzipien des Zugangs zu Technischen Informationen der Fahrzeughersteller und der ‚Ersatzteilekompatibilität‘ in die Euro 5-Verordnung übernommen werden.

Mit Blick auf die Typgenehmigungsrichtlinie geht es aktuell noch um einen Katalog derjenigen Ersatzteile, die sich auf die Sicherheit des Fahrzeugs oder dessen Abgasverhalten auswirken können. Herstellung und Vertrieb dieser Ersatzteile soll erst nach einer Typgenehmigung zulässig sein. Ein technisches Komitee soll über die Aufnahme von Teilen in die Liste befinden. Aufgrund der neuen Rechtssystematik ‚alles ist verboten, was nicht erlaubt ist‘ muss darauf geachtet werden, dass die Zahl der Artikel/Teile auf dieser Liste begrenzt bleibt. Erstausrüstungsteile sind demgegenüber ‚automatisch‘ typgenehmigt.

## **GVA-Schulungsprogramm kommt an!**

Das verbandseigene Schulungsprogramm, das unter dem Namen GVA-College bekannt ist, fand nach einem größeren Umbau bei Seminarthemen und -inhalten in diesem Jahr einen Rekordzuspruch. Zu den 24 College-Angeboten meldeten sich – ohne Inhouse-Schulungen – annähernd 300 Teilnehmer an. Aufgrund der großen Nachfrage wurde der Manager Fahrzeugteile, die Branchenfortbildung für den Führungskräftenachwuchs im Autoteilemarkt, erstmals dreizügig angeboten. Besonders stark nachgefragt von Seiten der Branchenunternehmen waren darüber hinaus Strategie- und Vertriebsschulungen sowie Spezialseminare wie Gefahrgutlagerung und -transport, Produktmanagement und der Reklamations- und Garantieexperte im Autoteilemarkt. Wesentlicher Vorteil des GVA-College ist sein auf die Bedürfnisse der Branchenunternehmen zugeschnittenes Programm. Die Schulungen selbst finden in Gruppen von überschaubarer Größe statt und werden überwiegend von Trainern mit breiten Branchenkenntnissen geleitet.

## Mitgliederentwicklung

Besonders erfreulich ist die Entwicklung der Mitgliederzahlen. Natürlich gab es wie in jedem Jahr wieder Abgänge z.B. durch die Übernahme von Firmen – allerdings traten dem GVA in 2006 bisher 15 Unternehmen bei, davon 6 aus dem Teilehandel – 4 weitere Aufnahmeanträge aus dem Handel liegen vor. Darin zeigt sich, dass die Arbeit des GVA weithin in der Branche akzeptiert ist und die Unternehmen zudem erkennen, dass Branchensolidarität und die aktive Unterstützung der Brancheninteressen mehr und mehr für die eigene Zukunftssicherung von Bedeutung sind.

Teilehändler, die bis zum 31.12.2006 beitreten, können noch von einem um 50 Prozent ermäßigten Beitrag in den ersten zwölf Monaten ihrer Mitgliedschaft profitieren.

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 ca. 160 Handelsunternehmen mit über tausend Betriebsstellen und etwa 140 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Pkw- und Nfz-Teile-Markt hat in Deutschland ein Volumen von rund 22,5 Mrd. Euro, der freie Kfz-Service-Markt hat auf der Reparaturebene einen Anteil von rund 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**