



Der Fels in der Brandung

Interview | Der freie Reparaturmarkt steht vor neuen Herausforderungen durch neue Cybersecurity-Anforderungen und den Wandel zum softwaredefinierten Fahrzeug. Im Interview spricht GVA-Präsident Thomas Vollmar über die aktuellen Entwicklungen.



Foto: GVA

GVA-Präsident Thomas Vollmar blickt optimistisch in die Zukunft – trotz Herausforderungen.

asp: Noch im März präsentierte der GVA positive Marktdaten. Hat sich dieser Trend im zweiten Quartal fortgesetzt?

Thomas Vollmar: Das erste Quartal war nach anfänglichen Startschwierigkeiten dank einer deutlichen Belebung im März unterm Strich positiv. Der freie Autoteile-Großhandel legte in den ersten drei Monaten nominal um 4,9 Prozent zu. Für das zweite Quartal liegen uns die endgültigen Zahlen noch nicht vor, aber die Rückmeldungen unserer Mitglieder stimmen uns

zuversichtlich. Die positive Entwicklung seit März hat sich grundsätzlich fortgesetzt. Der Independent Aftermarket zeigt sich weiterhin robust und viele Unternehmen berichten von einer guten Geschäftslage. Auch die Erwartungen für die kommenden Monate bleiben überwiegend positiv. Die Menschen sind auf ihr Fahrzeug angewiesen, um ihren Alltag zu bewältigen. Wir tun unser Bestes, damit dies auch weiterhin möglich ist.

asp: Gibt es auch Schattenseiten?

T. Vollmar: Ja, durchaus. Der Markt entwickelt sich nicht für alle gleichermaßen positiv. Wir beobachten eine zunehmende Konsolidierung im Teilegroßhandel. Besonders kleine und mittelständische Familienunternehmen stehen unter Druck und damit auch die Handelskooperationen. Digitalisierung, Logistik und steigende Anforderungen an die Unternehmensführung verlangen hohe Investitionen. Hinzu kommt vielerorts

die ungelöste Nachfolgefrage. Wo keine geeigneten Nachfolger zur Verfügung stehen, wird die Zukunftsperspektive deutlich schwieriger.

asp: Was bedeutet diese Entwicklung für den Markt insgesamt?

T. Vollmar: Die Konsolidierung ist längst in Gang. Sie wird sich fortsetzen und die Struktur des Teilehandels nachhaltig verändern. Gleichzeitig profitieren größere und gut aufgestellte Unternehmen von dieser Entwicklung. Insgesamt bleibt der Markt aber stabil und widerstandsfähig.

asp: Wie bewerten Sie den zunehmenden Wettbewerb durch den Onlinehandel?

T. Vollmar: Der Onlinehandel wird weiter wachsen. Derzeit liegt der Anteil bei rund 20 Prozent am Gesamtumsatz. Viele Marktteilnehmer gehen aber davon aus, dass der Anteil am Ersatzteilgeschäft längst noch nicht das Ende seiner Entwicklung erreicht hat. Die Plattformen werden professioneller, die Teileidentifikation funktioniert zunehmend besser und die Lieferzeiten verkürzen sich kontinuierlich. Bei nicht zeitkritischen Ersatzteilen ist der Onlinehandel daher zunehmend als preiswerte Alternative auch für Werkstätten attraktiv. Viele GVA-Mitglieder haben neben dem stationären Handel auch ein starkes Online-Geschäft.

asp: Welche Folgen hat das für Werkstätten und Teilehandel?

T. Vollmar: Preisunterschiede werden immer transparenter. Gerade bei hochpreisigen Ersatzteilen wächst der Druck auf die klassischen Vertriebswege. Gleichzeitig entstehen neue Geschäftsmodelle. Plattformbetreiber bieten inzwischen teilweise sogar die Vermittlung von Werkstattleistungen an. Am Ende entscheidet der Kunde, welche Dienstleistung/Produkte er einkauft. Wichtig ist, dass am Ende schnell und preiswert

Kurzfassung

Der Ersatzteilehandel benötigt Antworten auf die Konkurrenz durch Onlineplattformen und die damit einhergehende Preistransparenz. Die zunehmende Konsolidierung im Markt erzeugt auch viele Verlierer.

„Bei hochpreisigen Ersatzteilen wächst der Druck auf die klassischen Vertriebswege.“

Thomas Vollmar (GVA)

repariert wird, um die individuelle Mobilität in Deutschland zu sichern.

asp: Welche Themen stehen aktuell ganz oben auf der Agenda des GVA?

T. Vollmar: Ein wichtiges Feld bleibt der Zugang zu Fahrzeugdaten und Reparaturinformationen. Der Verband ist hier weiterhin stark engagiert und führt erfolgreich Verfahren gegen mehrere große Fahrzeughersteller, wenn wir Verstöße gegen bestehende EU-Regelungen feststellen. Die jüngsten Erfolge haben gezeigt, dass sich die Anstrengungen im Enforcement zur Durchsetzung der Interessen des freien Marktes lohnen. Gleichzeitig beschäftigen uns die kommenden regulatorischen Veränderungen auf europäischer Ebene.

asp: Dabei spielt Anhang X der Typgenehmigungsverordnung eine zentrale Rolle. Was steckt dahinter?

T. Vollmar: Im Kern geht es um die Frage, wie künftig der Zugang zu Fahrzeugdaten unter Berücksichtigung von Cybersecurity-Anforderungen organisiert wird. Grundsätzlich ist es positiv, dass der freie Markt berücksichtigt wird. Gleichzeitig steigen die technischen und organisatorischen Anforderungen erheblich.

asp: Was heißt das konkret?

T. Vollmar: Der Zugang zu Fahrzeugen wird künftig stärker über digitale Identitäts- und Authentifizierungssysteme organisiert. Cloud-Anwendungen gewinnen an Bedeutung und viele Prozesse werden deutlich komplexer. Das stellt insbesondere kleinere Werkstätten vor Herausforderungen. Die Gefahr besteht, dass kleinere Betriebe die notwendigen Voraussetzungen wirtschaftlich nicht erfüllen können. Dann profitieren vor allem größere Werkstattorganisationen und Vertragsnetze. Theoretisch bleibt der Zugang erhalten, praktisch steigen die Hürden jedoch deut-

lich. Zudem gibt es große Bedenken, dass die Werkstätten komplett transparent werden, weil deren Aktivitäten rückverfolgbar sind. Hier muss unbedingt nachgebessert werden.

asp: Welche Auswirkungen haben chinesische Fahrzeughersteller auf den Independent Aftermarket?

T. Vollmar: Der Einfluss auf den IAM ist derzeit noch begrenzt. Die Fahrzeuge sind erst in geringen Stückzahlen im Markt präsent und die meisten Reparaturen laufen noch über die Herstellerorganisationen. Einige Anbieter suchen auch bewusst die Kooperation mit freien Werkstattketten, weil sie kein eigenes Servicenetz haben. Wenn die Fahrzeuge stärker in den freien Markt kommen, wird man sich darauf einstellen und Lösungen anbieten. Teilehersteller, Teilehandel und Werkstätten werden sich anpassen, wie sie es bei japanischen oder koreanischen Herstellern in der Vergangenheit bereits getan haben.

asp: Gewähren die chinesischen Hersteller freien Zugang zu technischen Informationen?

T. Vollmar: Nach unserem Eindruck zeigen sich chinesische Hersteller grundsätzlich offen beim Zugang zu Reparaturinformationen. Die größere Herausforderung liegt aktuell eher darin, entsprechende Ersatzteilstrukturen und Prozesse im europäischen Markt aufzubauen. Mit Blick auf die aktuelle Förderpolitik muss ich mich allerdings auch fragen, warum chinesische Fahrzeughersteller, die im heimischen Markt massiv von staatlicher Seite subventioniert werden und massiv Überkapazitäten angehäuft haben, nun in Deutschland durch Fördermaßnahmen auch noch unterstützt werden. Da läuft manches in die falsche Richtung.

asp: Warum sehen viele Werkstätten Elektromobilität noch immer als Nischenthema?

T. Vollmar: Der Wandel findet statt, aber er verläuft schrittweise. Viele klassische Verschleißreparaturen werden bereits heute auch routinemäßig an Elektrofahrzeugen durchgeführt – beispielsweise am Fahrwerk oder an den Bremsen. Da wagen sich heute auch die meisten freien Werkstätten ran. Sobald es jedoch um Hochvolttechnik oder Batteriesysteme geht, steigen die Anforderungen an Qualifikation und Ausstattung deutlich.

asp: Sie äußern sich auch immer wieder öffentlich zur aktuellen Politik. Wie bewerten Sie die Arbeit der Bundesregierung?

T. Vollmar: Ich sehe positive Ansätze, etwa bei Investitionsanreizen und Bürokratieabbau. Viele strukturelle Herausforderungen bleiben jedoch bestehen. Dazu gehören Energiepreise, Sozialabgaben und die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland. Was derzeit in der Automobilindustrie passiert, ist traurig und auch das Ergebnis verfehlter Industriepolitik der Vergangenheit.

asp: Im Herbst steht wieder die Automechanika an. Welche Erwartungen verbinden Sie mit der Messe?

T. Vollmar: Die Messe ist der internationale Treffpunkt für den Kfz-Aftermarket und die Aussteller werden erneut zeigen, dass der freie Markt starke Antworten auf die aktuellen Herausforderungen hat. Der freie Markt versteht den Autofahrer. Digitalisierung, Datenzugang, Elektromobilität und neue Geschäftsmodelle – für all diese Themen gibt es bereits Lösungen im freien Markt. Die Branche sollte deshalb mit Zuversicht auf die kommenden Jahre blicken. Der GVA ist auch wieder mit einem eigenen Stand in Halle 3.0/Stand B75 in Frankfurt – den gestalten wir in diesem Jahr bewusst als Wohlfühlzone mit dennoch spannenden Themen für interessierte Messebesucher.

Interview: Dietmar Winkler |