SCHADEN.NEWS





14.11.2019

WELCHE RICHTUNG SCHLÄGT DER TEILEMARKT EIN?

Die Ersatzteilpreise kennen in den letzten Jahren nur eine Richtung: Die Preise für Kotflügel, Stoßfänger, Rückleuchten & Co verteuerten sich seit 2013 um durchschnittlich 30 Prozent. Die sich rasant drehende Kostenspirale setzt Kfz-Versicherer, Schadensteuerer und auch die Partnerwerkstätten zunehmend unter Druck, das bestätigten die Teilnehmer des Kfz-Schadenmanagement Kongresses, der am Dienstag und Mittwoch (12./13.11.) in Würzburg stattfand.

VOLKSWAGEN WILL „CLOSED SHOP“ IN UNFALLSCHADENREPARATUR

Ausgangspunkt der Diskussion war der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Reparaturklausel, der eine Liberalisierung des Ersatzteilmarktes zum Ziel hat. Claudius Dücker, Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA) stellte klar: „Sollte das Gesetz im Deutschen Bundestag beschlossen werden, wird die Neuregelung erst nach 2020 wirksam und betrifft nur Fahrzeuge, die ab diesem Zeitpunkt neu in den Markt kommen.“ Dennoch sei schon jetzt feststellbar, dass sich der Markt verändert. Volkswagen bekräftigte in Würzburg seine Monopolstellung bei sichtbaren Originalersatzteilen wie

Stoßfängern, Motorhauben oder Seitenteilen, die derzeit noch vom Designrecht geschützt sind. Eine Reparaturklausel würde diese marktbeherrschende Stellung langfristig aufweichen.

Imelda Labbé, Leitung Konzern After Sales bei Volkswagen, machte deutlich, dass in Wolfsburg das Ziel verfolgt würde, vor allem die markengebundenen Werkstätten in der Unfallschadenreparatur zu stärken. Dirk Weddigen von Knapp, Vorsitzender des Volkswagen und Audi Partnerverbandes e.V., sprach vom „Closed Shop" bei der Instandsetzung und bezweifelte, dass freie K&L-Betriebe den künftigen Anforderungen an die Unfallschadenreparatur moderner PKW gewachsen seien. In der anschließenden lebhaften Diskussion ging er dann jedoch auf den freien Markt zu. Reinhard Beyer, Vorstandsvorsitzender des Bundesverbandes der Partnerwerkstätten (BVdP), verteidigte den freien Markt. Er stellte klar: Markengebundene Betriebe würden oftmals mit Mehrmarkenwerkstätten kooperieren, um fachgerecht reparieren zu lassen – und dies häufig in besserer Qualität und fachgerechter.

INNOVATION GROUP: ERSATZTEILMARGE LIEGT BEI 18 PROZENT

Zwar sorgen die rasant steigenden Ersatzteilepreise momentan offenbar noch für eine stabile Margenentwicklung, doch ob diese Entwicklung so bleibt, ist angesichts der Rabattstrategie von Automobilherstellern und möglichen Auswirkungen durch die Reparaturklausel ungewiss. Matthew Whittall, Vorstandsvorsitzender von Innovation Group, legte Zahlen vor, die belegen sollten, dass im Rahmen der Ersatzteilplattform des Schadensteuerers die Ersatzteilmarge in den letzten Jahren nahezu durchgängig bei 18 Prozent lagen.

„DIE DISKUSSION UM DIE MARGE VERDECKT DAS EIGENTLICHE PROBLEM"

Unternehmensberater Stefan Höslinger rechnete in Würzburg vor, wie stark ein vollständiger Margenverlust die K&L-Betriebe treffen würde. Der Wegfall der Teilemarge würde in zahlreichen Partnerwerkstätten direkt zu einem negativen Betriebsergebnis führen. „Die Diskussion um die Marge verdeckt aber das eigentliche Problem", erklärte Stefan Höslinger. Denn die Stundenverrechnungssätze seien einfach immer noch zu niedrig – trotz Anpassungen der Stundensätze durch HUK-Coburg und Innovation Group in diesem Jahr. Seiner Meinung nach müssten die Stundensätze um durchschnittlich 12 Euro steigen, um eine bessere Wirtschaftlichkeit der Partnerwerkstätten sicher zu stellen.

DEUTLICHER PREISABSTAND ZWISCHEN OE- UND NACHBAUTEIL

Besonders krass ist auch der Preisabstand zwischen OE- und Nachbauteil. Die Nachbauteile stehen schon jetzt zur Verfügung, es gibt jedoch Zweifel an deren Qualität und Crashsicherheit. Während des Kfz-Schadenmanagement Kongresses wurden mehrere Preisvergleiche gezeigt. Demnach kostet ein Originalteil eines Stoßfängers 243 Euro und das entsprechende Nachbauteil nur 51 Euro. Auch bei Markenoriginalteilen wie Frontscheinwerfern besteht ein Preisabstand, wenn auch nicht so gravierend wie bei Nachbauteilen. Ein OE-Teil eines Automobilherstellers kostet beispielsweise 160 Euro im Vergleich zu 134 Euro eines Markenoriginalersatzteil. Einziger Unterschied: Das Logo des Automobilherstellers fehlt.

WERKSTÄTTEN IN DER HAFTUNG

Bernd Höke, Geschäftsführer Kanzlei Voigt und Elmar Fuchs, Geschäftsführer BVSK, beleuchteten beim Kfz-Schadenmanagement Kongress den rechtlichen Rahmen der Ersatzteilversorgung im Schadenmanagement. Bisher gibt es für den Bezug von Ersatzteilen beim gesteuerten Schaden für Partnerwerkstätten keine Verpflichtung gegenüber Schadensteuerern wie HUK-Coburg oder Innovation Group. Dies könnten die Coburger und Stuttgarter für ihre Partnerwerkstätten jedoch vertraglich vereinbaren. Klar stellten die Rechtsanwälte, dass bei der Verwendung von Nachbauteilen oder Markenoriginalersatzteilen immer die Werkstatt in der Haftung steht. Sollte ein Ersatzteil mangelhaft sein oder nicht fachgerecht verbaut werden, kann die Werkstatt dafür haftbar gemacht werden. Der Kunde müsse zudem immer der Verwendung von Nachbauteilen oder Markenersatzteilen zugestimmt haben. Für Betriebsinhaber Claus Brettner war dann auch in der Diskussionsrunde mit Thomas Geck (HUK-Coburg), Matthew Whittall (Innovation Group) und Guido

Kalter (EUROGARANT AutoService AG) klar: In seinem Betrieb der Peters Gruppe in Hamburg werden ausschließlich Originalersatzteile bei der Unfallschadenreparatur verwendet – egal ob eine Reparaturklausel für sichtbare Fahrzeugkomponenten kommt oder nicht.

Christian Simmert