

» Der elektrische Antrieb allein wird dem Klima kurzfristig nicht helfen «

Für den noch auf viele Jahre dominierenden Bestand an Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist eine umweltschonende Lösung notwendig. Warum sich der Gesamtverband Autoteile-Handel für die Förderung klimaneutraler E-Fuels einsetzt und der elektrische Antrieb kurzfristig keine Lösung ist, erklärt GVA-Präsident Hartmut Röhl.



Beim Thema Fahrzeugvernetzung warnt der GVA vor einer Monopolisierung durch die Fahrzeughersteller bei Reparatur und Wartung, denn für den Zugang zu Fahrzeugdaten existiert derzeit kein gültiger Rechtsrahmen. © Shutterstock | GVA

ten abgezeichnet haben, haben unsere Handelsmitglieder ihre Lagerbestände hochgefahren und konnten die Werkstätten weiter versorgen. Die Teileindustrie konnte sich nach dem starken Einbruch im Frühjahr 2020, auch durch

die Nachfrage des Auslands, aber besonders durch die stabile Nachfrage des Aftermarkts recht schnell erholen. Mit Blick auf die Automobilwirtschaft hat das Corona-Jahr 2020 besonders deutlich gemacht, dass der Sekundärmarkt robuster

und weniger anfällig für externe Schocks ist als der Primärmarkt.

Bitte stellen Sie den Gesamtverband Autoteile-Handel unserem Leser zunächst kurz vor: Was ist der GVA, mit welchen Themen beschäftigt er sich und welche Ziele verfolgt er?

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Im GVA sind Teilehandel, Teileindustrie und Anbieter technischer Informationen organisiert. Wir beschäftigen uns mit den Themen des Independent Aftermarket, dem freien, vom Fahrzeughersteller unabhängigen Anschlussmarkt. Dazu gehören branchentypische Themen wie der Zugang zu Fahrzeugdaten, Teileidentifikation und Reparaturinformationen. Aber auch eher breitere Themen, wie die Fach-

kräftesicherung durch unser GVA-College. Ziel des GVA ist, fairen Wettbewerb auf dem Kfz-Aftermarket für seine Mitglieder zu gewährleisten – das sorgt für bezahlbare Mobilität.

Wie ist die Corona-Krise bisher für den GVA gelaufen und was bedeutet sie für Ihre Mitglieder? Welche Auswirkungen hat sie Ihrer Meinung nach auf die Automobilindustrie genommen?

Unser Blick richtet sich vorrangig auf unsere Mitgliedsunternehmen, die bisher überwiegend gut durch die Corona-Krise gekommen sind. Andere Branchen haben die Krise schmerzhafter gespürt, deshalb ist „gut“ im Kontext zu sehen. Als sich im Winter 2019/2020 erste Schwierigkeiten bei den Lieferket-

Warum sollte ein Unternehmen Mitglied beim GVA werden?

Der GVA ist das Bollwerk für fairen Wettbewerb auf dem Aftermarket. Dazu zählen nicht nur die politische Interessenvertretung bei den Schaltstellen in Brüssel und Berlin, sondern auch exklusive Informationen zu relevanten Themen des Aftermarket, sei es politischer, wirtschaftlicher oder rechtlicher Natur. Nicht das laufende Tagesgeschäft steht im Vordergrund – das beherrschen unsere Mitglieder – sondern die Sicherung der Zukunftsfähigkeit unter geänderten technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Mit seinen Veranstaltungen bietet der GVA seinen Mitgliedern Plattformen für den Informationsaustausch und Networking. GVA-Mitglieder haben nicht nur eine starke Stimme, sie wissen auch mehr.



Der GVA verschafft den Anliegen seiner Mitglieder auf der politischen und öffentlichen Bühne Gehör. Da lebenslanges Lernen vom Azubi bis zur Geschäftsführung in der modernen Arbeitswelt unerlässlich ist, bietet der GVA im Rahmen seines GVA-Colleges ein umfangreiches branchenspezifisches Weiterbildungsprogramm an.

Eines Ihrer Ziele: Zugang zu technischen Informationen der Fahrzeughersteller – wem gehören denn die Daten?

Wir müssen differenzieren zwischen technischen Informationen der Fahrzeughersteller, die für die Wartung und Reparatur eines Fahrzeugs benötigt werden und dem Zugang zu fahrzeuggenerierten Daten. Im ersten Fall stellt sich die Frage nicht, da die aktuelle Typgenehmigungsverordnung die Fahrzeughersteller zur

Der GVA beschäftigt sich mit dem vom Fahrzeughersteller unabhängigen Anschlussmarkt. Dazu gehören Themen wie der Zugang zu Fahrzeugdaten, Teileidentifikation und Reparaturinformationen.

© Shutterstock | GVA



Weitergabe dieser Daten verpflichtet. Im zweiten Fall: Wem gehört das Fahrzeug? Der Besitzer muss entscheiden können, wer Zugang zu seinen Daten hat und diese nutzen kann. Für fairen Wettbewerb auf dem Anschlussmarkt muss unabhängigen Anbietern ein gleichberechtigter Zugang zum Fahrzeug und dem Fahrer möglich sein.

Der GVA warnt bei der Fahrzeugvernetzung vor einer Monopolisierung durch die Fahrzeughersteller bei Reparatur und Wartung. Wie lässt sich diese Problematik lösen und wie ist der Status Quo?

Für den Zugang zu Fahrzeugdaten existiert noch kein gültiger Rechtsrahmen, der in einer europäischen Rechtsetzung erfolgen muss. Der GVA befürchtet, dass Fahrzeughersteller diese Situation nutzen, um Fakten zu schaffen, um die Akteure des Independent Aftermarket vom Wettbewerb auszuschließen. Eine faire Lösung stellt die „Secure On-Board-Telematikplattform“ (S-OTP) dar. Dieses Konzept wird vom GVA und einer starken Verbändeallianz in Europa vertreten, denn sie sichert die Entscheidungshoheit des Fahrzeughalters und schließt keine Akteure aus.

Derzeit wird die Abgasnorm Euro-7 vorbereitet, die voraussichtlich 2025 kommen soll. Was bedeutet diese für die Automobilindustrie und den Verbraucher? Sind E-Autos die Lösung?

Der GVA setzt sich in diesem Zusammenhang für die Förderung klimaneutraler E-Fuels ein. Der Fokus muss auf dem Kraftstoff und nicht auf der Antriebstechnologie liegen. Der elektrische Antrieb allein wird dem Klima kurz- bis mittelfristig nicht helfen können, selbst wenn die E-Autos mit

Strom aus erneuerbaren Energien angetrieben würden. Es bedarf einer umweltschonenden Lösung für den noch auf viele Jahre dominierenden Bestand an Fahrzeugen mit Verbrennern. Zum einen würde die Förderung von klimaneutralen E-Fuels die Abhängigkeit von dem schleppenden Ausbau der elektrischen Ladeinfrastruktur reduzieren. Zum anderen könnte die vorhandene Infrastruktur an Tankstellen weiter genutzt werden. Dazu kommt noch der soziale Aspekt. Trotz der hohen Subventionen sind E-Autos ein Produkt für Besserverdiener. Bezahlbare Mobilität und Klimaschutz müssen keine Gegensätze sein.

Die deutsche Autoindustrie befindet sich momentan in der größten Transformation ihrer Geschichte. Wo sehen Sie die größten Herausforderungen? Was muss passieren, damit nicht der Anschluss verpasst wird?

Neben der E-Mobilität ist die Digitalisierung eine Entwicklung, die die Automobilwirtschaft vor Herausforderungen stellt. Ich spreche bewusst nicht von Problemen, denn wenn diese Herausforderungen richtig angegangen werden, ergeben sich dadurch erhebliche Wohlstandsgewinne für das ganze Land. Es entstehen zum Beispiel neue, gut bezahlte Arbeitsplätze im Bereich IT/Software/Cybersicherheit und zum anderen werden die Prozesse effizienter. Das betrifft die gesamte Automobilwirtschaft inklusive des Aftermarket. Teileindustrie und -händler werden ihr Angebotsportfolio anpassen, um auch künftig die Anforderungen der Werkstätten bedienen zu können. ■

Gesamtverband Autoteile-Handel
www.gva.de



© Gesamtverband Autoteile-Handel

INFO

Hartmut P. Röhl

übernahm nach seinem Studium der Betriebswirtschaft an der Universität zu Köln die Geschäftsführung des väterlichen Kfz-Teile Großhandels, eines regionalen Großhandels in Mönchengladbach. 2008 verkaufte Röhl das Unternehmen an die Unternehmensgruppe PV Automotive GmbH; er blieb dem Unternehmen weiter beratend verbunden.

Sein schon während des Studiums gelebtes internationales Engagement stellte er früh in die Dienste des europäischen Dachverbandes des Kfz-Teilehandels FIGIEFA, dessen Präsidentschaft er viele Jahre innehatte. 2021 wurde er zum Ehrenpräsidenten der FIGIEFA ernannt. Seit 2002 ist Hartmut Röhl Präsident des deutschen Kfz-Teile-Handelsverbands GVA. In diesem Mandat vertritt er die Interessen des freien Kfz-Service-Marktes gegenüber der Öffentlichkeit und der Politik in Berlin und Brüssel.