



Gestaltung einer sicheren und nachhaltigen Mobilität aus CECRA-Sicht

Prof. Dr. Jürgen Creutzig
Präsident CECRA

- Übersicht
- 1. Einführung
- 2. Mobilität aus der Sicht der Verbraucher
- 3. Mobilität aus der Sicht der Automobilindustrie
- 4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten
- 5. Schlussbemerkungen

1. Einführung

Europäische Union (EU)

- 27 Mitgliedsstaaten
- 501 Mio Einwohner
- Ca. 190 Mio Kfz Bestand
- Ca. 14,5 Mio Neuzulassungen p.a.
- Per 1.000 Einwohner 550 neue Pkw

1. Einführung

Wer ist CECRA?

- 380.000 Unternehmen des Kfz-Handels und -Service
- 800 Mrd € Umsatz in 2009
- 2.800.000 Beschäftigte
- 0,0 - 0,5% vom Umsatz vor Steuern Rendite

2. Mobilität aus der Sicht der Verbraucher

- Individuelle Mobilität bleibt: Fahrzeuge werden verkauft, gewartet, repariert
- Abwrackprämien, Rabattitis, weniger Diesel
- Trend zu Klein- und Kleinstwagen

2. Mobilität aus der Sicht der Verbraucher

- Fahrtstrecke des “durchschnittlichen” Europäers verdoppelt
- Freie Fahrt für Menschen und Güter in der EU
- EU Kommission: Autosicherheit bringt Sicherheit für Fahrer, Mitfahrer und Fußgänger

3. Mobilität aus der Sicht der Automobilindustrie

- Globalisierung der Märkte:
 - Traditionelle Marken verschwinden, neue kommen
- Hersteller wachsen:
 - In Schwellenländern wie China, Indien quantitatives Wachstum
 - In Europa qualitatives Wachstum

3. Mobilität aus der Sicht der Automobilindustrie

- Überkapazitäten:
 - Werden nicht merkbar abgebaut
 - Absatz unter Umgehung des Vertragshändlers
- Direktvertrieb:
 - Wird zunehmen, besonders an Großabnehmer

3. Mobilität aus der Sicht der Automobilindustrie

- Das Automobil der Zukunft
 - ESP
 - Verbesserte Bremssysteme
 - Luftdruck-Anzeiger für Reifen
- Antriebstechnologien:
 - Hybridfahrzeuge
 - Elektroantrieb
 - Wasserstoff - CEP

3. Mobilität aus der Sicht der Automobilindustrie

- Ernsthaftes Elektro-Szenario
 - Förderkonzepte der Politik
 - Restriktive CO2 Regeln
 - Anhaltend sehr hoher Ölpreis
- CO2 Ausstoß in Steinkohlekraftwerken
- Elektrofachkraft Fahrzeugtechnik

3. Mobilität aus der Sicht der Automobilindustrie

- Umweltzonen - Schärfere Grenzwerte
- Otto- und Dieselmotor auf Jahrzehnte vorrangig für Mobilität

4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten

- Mehr-Marken-Handel und Mehr-Marken-Service:
 - Wird zunehmen, wenn von der Kommission zugelassen
- Konzentrationsprozess im Handel:
 - Wird in Gestalt der Bildung von Händlergruppen zunehmen
- Einkaufskooperationen

4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten

- Vertriebs- und Service-Struktur:
 - Mix an Betriebsformen:
 - Ein- sowie Mehr-Marken-Händler,
 - Fabrikatsgebundene sowie nicht fabrikatsgebundene Werkstätten,
 - Niederlassungen der Hersteller
 - Kaum alternative Vertriebsformen

4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten

- Qualität der Fahrzeuge:
 - Wird weiter verbessert. Folge: Reparaturmarkt wird kleiner
 - Wartungs- und Verschleißarbeiten nehmen ab
 - Informationen über CO2 Labelling

4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten

- Neue Geschäftsfelder erschließen:
Das eigene Autohaus als “Marke” positionieren
Dienstleistungen (Versicherungen, Finanzierung, Leasing)
Reifengeschäft
Glasgeschäft

4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten

- Technische Informationen:
 - Unabdingbar notwendig für die Identifikation, Wartung und Reparatur von Fahrzeugen
 - Besondere Überwachung durch die Kommission
 - Euro 5 / Euro VI

4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten

- Zusammenarbeit Hersteller und Vertragshändler/-werkstätten:
 - Erhebliche Verbesserung notwendig, wenn Marke erfolgreich werden oder bleiben soll!
 - Nur zufriedene Händler/Werkstätten haben zufriedene Kunden

4. Mobilität aus der Sicht der Kfz-Händler und -werkstätten

- Nicht fabrikatsgebundene Werkstätten:
 - Werden sich vermehrt Werkstatt-Systemen (wie A.T.U.) anschließen
 - Andere werden sich spezialisieren (smart repair, Klima-Service, Gas-Anlagen)

5. Schlussbemerkungen

- 2010 ca. 1 Mio weniger Neulassungen
- Wachstumsmärkte China, USA, Russland, Indien
- KMU leiden an Macht-Ungleichgewicht

5. Schlussbemerkungen

- Schutz des schwächeren Teils notwendig, um einen Wettbewerbsmarkt zugunsten des Verbrauchers sicherzustellen
- GVO stärkt Mobilität - Schirm GVO stärkt Hersteller

5. Schlussbemerkungen

- Individuelle Mobilität bleibt ungebrochen
- Otto- und Dieselmotoren werden weiter Hauptantriebsquellen sein
- Kfz-Gewerbe bleibt Motor der Mobilität



**Ich danke Ihnen für
Ihre Aufmerksamkeit**