

Nutzfahrzeugreifen

Transporter – ein unterschätztes Fahrzeugsegment!

„Wer die Transporter einfach nur so mitlaufen lässt, verspielt die Chancen, die sich hier bieten“: Zu diesem Schluss kommt eine Studie über den Ersatzmarkt für Nutzfahrzeug-Komponenten, die die Kölner Automotive-Spezialisten ABH und BBE im Auftrag des Gesamtverbandes Autoteile-Handel (GVA) realisiert haben (siehe auch den Hinweis in der Infobox auf S. 72).

Das Werk steht unter dem etwas nüchternen Titel „Der Aftermarket für Nkw-Komponenten“, birgt aber hoch spannende Informationen – auch für den Reifenfachhandel. Die ABH-Marktforschungsexperten und Berater/Researcher der BBE stellen darin fest, dass sich nach dem Krisenjahr 2009 der Markt für Güterverkehr bereits in 2010 erholt hat und schon im laufenden Jahr wieder Vorkrisenniveau erreichen könnte. Insbesondere der Straßengüterverkehr, der mit rund 70 Prozent den größten Anteil am Gesamtgüterverkehrsaufkommen hält, wird sich den Prognosen zufolge langfristig sehr positiv entwickeln: Die Transportleistung in diesem Sektor soll innerhalb zehn Jahren von 437 Milliarden Tonnenkilometer (2010) auf 605 Milliarden Tonnenkilometer in 2020 zunehmen. Dehnt man den Prognosezeitraum weiter aus, so zeigt sich, dass die gesamte Güterverkehrsleistung der wichtigsten Verkehrszweige Straßengüterverkehr, Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt gegenüber 2010 voraussichtlich bis zum Jahr 2050 um 95 Prozent zunehmen und der Straßengüterverkehr dabei voraussichtlich überproportional um 106 Prozent steigen wird.

Markt im Wandel

Eine Stütze dieser Entwicklung werde der Transporterbereich sein, berichten die Marktforscher und nennen dabei das Stichwort Distanzhandel: Alle Waren, die online oder per Katalog bestellt werden, müssen auch zugestellt werden. Dieser Distanzhandel umfasste in 2010 bereits 30 Milliarden €, Tendenz weiterhin wachsend.

In Folge der Wirtschaftskrise gab es auch bei den Abnehmern für Nutzfahrzeuge enorme Verschiebungen im Nachfrageverhalten. Speditionen waren angehalten, ihre Flotten flexibler zu gestalten, um nicht den hohen Fixkosten, begründet in der Bereitstellung von genügend Fahrzeugen, zu erliegen und insolvent zu werden. Dies führte insbesondere in den Jahren ab 2008 zu einem enormen Anstieg des Mietanteils der neu zugelassenen Lkw in Deutschland. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung seit 2010 benötigen die Speditionen wieder Fahrzeuge, zögern aber bei den Neuanschaffungen aus Angst vor einer zu hohen Kapitalbindung.

„Der Lkw-Markt entwickelt sich in Deutschland wie europaweit zunehmend zu einem Mietmarkt.“, berichtet die Studie. So gehen die Analysten von Bain & Company davon aus, dass in den kommenden drei Jahren der Mietanteil am Gesamtmarkt für Lkw in Deutschland von etwa 7 Prozent in 2009 auf einen Wert von rund 10 Prozent im Jahr 2013 steigen könnte. Binnen zehn Jahren soll er sogar auf einen Anteil von rund 20 Prozent anwachsen. Dauerhaft erscheine hier ein Anteil zwischen 25 und 30 Prozent realistisch. Das bedeutet, dass sich die Kundenstruktur im Nutzfahrzeugbereich verschiebt: weg vom einzelnen Gewerbekunden, hin zum (Miet)flottenbetreiber. Eine Entwicklung, auf die sich die Auto- und Reifenservice-dienstleister mit entsprechend attraktiven Flottenkonzepten in den kommenden Jahren verstärkt einstellen müssen.

Statistik unter der Lupe

Das Feld der Nutzfahrzeuge erstreckt sich vom Omnibus bis zum Traktor, vom Kleintransporter bis zur Sattelzugmaschine. Nicht zu vergessen die Unterscheidung nach selbst fahrenden oder gezogenen Einheiten, sprich Anhänger bzw. Trailer. Das Gebiet ist so heterogen, dass nur eine differenzierende Betrachtung weiter bringt. Dafür haben ABH und BBE ihrer Studie die kompletten, bis auf Modellebene herunter gebrochenen Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zugrunde gelegt und nochmals genauer unter die Lupe genommen, was zu höchst aufschlussreichen Erkenntnissen geführt hat. So weist das KBA in seiner Statistik z.B. per 1.1. dieses Jahres rund 2,44 Millionen Fahrzeuge aus, die als Lkw gemeldet sind. Aber wie teilt sich dieser Markt auf?

„Der Bereich Transporter hört sich zunächst recht homogen an, in Wahrheit ist er aber sehr heterogen“, steigt Wolfgang Alfs, Geschäftsführer der ABH, gleich in die Thematik ein. So umfasse die Klasse der Transporterfahrzeuge etwa den relativ kleinen Renault Kangoo ebenso wie den großen Mercedes Sprinter „Pkw, Leichte Nutzfahrzeuge und Schwerere Nutzfahrzeuge – sie alle können Transporter sein“ erläutert Alfs. Und gerade deshalb seien sie so schwer zu erfassen. Sowohl bei Werkstätten für Pkw als auch bei Werkstätten für Lkw hieße es „Ach ja, die Transporter gibt es ja auch noch“. Der Markt werde damit generell zu Unrecht noch eher stiefmütterlich behandelt, urteilt Alfs und nennt dazu etwa das Beispiel Opel Combo, ein Vertreter des Bereichs Kleintransporter. Dieses Fahrzeug legt rund 20.000 km im Jahr zurück und steht für ca. eine Million Artgenossen vom Renault Kangoo bis zum VW Caddy. Ein wesentlicher Teil dieser Fahrzeuge wird vom KBA als Pkw gelistet, Wartung und Reparatur ist fest in der Hand der Werkstätten, die sich um Deutschlands Pkw kümmern.

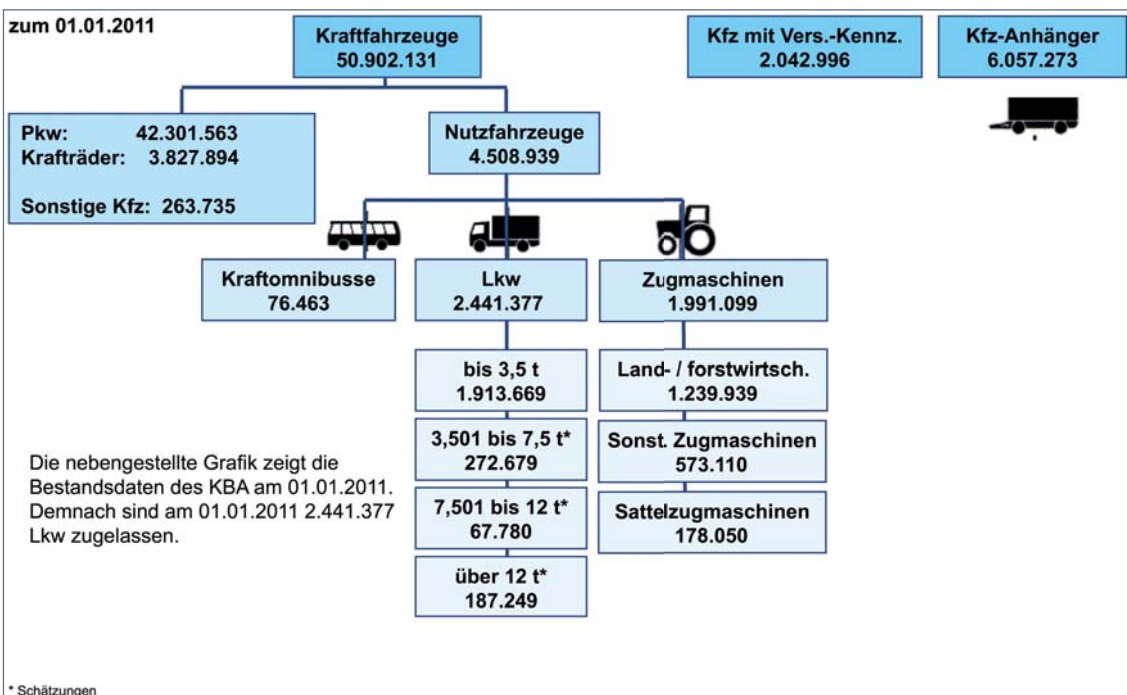
Prognose der Güterverkehrsleistung der wichtigsten Verkehrszweige in Mrd. Tonnenkilometer

	2010	2020	2030	2040	2050
Straßengüterverkehr	437,5	605,0	707,0	784,0	873,0
Eisenbahnverkehr	107,2	143,0	170,0	197,0	227,0
Binnenschifffahrt	63,1	78,0	87,0	94,0	100,0
Gesamt	607,8	826,0	964,0	1.075,0	1.200,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, BVU, protrans

Gute Rahmenbedingungen für den Nutzfahrzeug-Teilemarkt: Die Gesamt-Güterverkehrsleistung der wichtigsten Verkehrszweige wird sich von 2010 bis zum Jahr 2050 voraussichtlich knapp verdoppeln, der Straßengüterverkehr als anteilmäßig größter Zweig wird in dieser Zeitspanne sogar überdurchschnittlich steigen.

- Die gesamte Güterverkehrsleistung der wichtigsten Verkehrszweige wird voraussichtlich bis zum Jahr 2050 um 95% gegenüber 2010 zunehmen.
- Dabei wird der Straßengüterverkehr in dieser Zeitspanne voraussichtlich um 106% steigen.
- **Der Straßengüterverkehr bleibt auch in Zukunft unangefochtene Nr.1**



KBA-Bestandszahlen: Transporter werden hier statistisch sowohl in der Kategorie Pkw als auch bei Nutzfahrzeugen erfasst.

Auch in der nächst größeren Fahrzeugklasse, den Transportern vom VW T5 bis zum Mercedes Sprinter, gibt es dieses Phänomen. 2,4 Millionen Fahrzeuge fallen in dieses Segment, diese laufen ca. 30.000 km im Jahr. Auch von ihnen sind viele als Pkw zugelassen.

Nehmen wir als weiteres Beispiel einen Transporter wie den Mercedes Sprinter, von dem 269.000 als Lkw gemeldet sind. Sage und schreibe 70.000 fahren aber als Pkw durch die Gegend und gehen der Transporter-Statistik damit verloren. Der tatsächliche Gesamtbestand beträgt also 339.000, 21 Prozent davon sind als Pkw zugelassen.

Attraktive Zielgruppe

Durch entsprechende Bereinigung der KBA-Zahlen haben die Verfasser der Studie ermittelt, dass der Marktanteil der Transporter bei insgesamt etwa 32 Prozent liegt. Und jetzt wird es interessant: „Unsere Berechnungen ergeben ein Marktvolumen von über zehn Milliarden Euro für Nkw-Komponenten. Der Marktanteil der Transporter ist mit 32 Prozent so hoch, dass es für jede Nkw-Werkstatt eine Überlegung wert ist, diesen Servicebereich in das Werkstattportfolio aufzunehmen und aktiv zu vermarkten.“, folgert ABH-Geschäftsführer Alfs und ergänzt: „Da diese Fahrzeuge vornehmlich im Stadtverkehr



Abb.: ABH/BBE

„Durch den Wachstumsmarkt der leichten Nutzfahrzeuge werden viele Marktteilnehmer die Chance erhalten, sich als Transporter-Spezialist zu positionieren!“ analysiert ABH-Geschäftsführer Wolfgang Alfs.

und verstärkt als Verteilerfahrzeuge eingesetzt werden, haben sie einen besonders hohen Verschleiß. Dies bedeutet, dass Transporter einen verstärkten Werkstattbedarf haben.“

Bezogen auf das Reifenersatzgeschäft ist er überzeugt: Der Reifenfachhandel ist zwar nach wie vor die unangefochtene Nr. 1 im Reifenersatzgeschäft für Lkw, wird aber alles daran setzen müssen diese Position zu verteidigen. Dazu reiche ein Blick auf den Pkw-Bereich: Im

klassischen Pkw-Reifenersatzgeschäft ist der Reifenfachhandel nicht mehr absoluter Marktführer, der Marktanteil ist unter die 50 Prozent-Marke gerutscht und der Wettbewerb mit den Pkw-Werkstätten des gebundenen wie freien Marktes wird zunehmend härter.

Gefährdet sei auch das Nutzfahrzeugsegment; zuerst der Bereich Transporter, aber auch der Bereich schwere Lkw. Erste Ansätze von Werkstattssystemen für Transporter haben sich bereits etabliert, Systeme des gebundenen Marktes sind auf dem Vormarsch: eine Öffnung zum Reifenbereich sei nicht nur abzusehen, sondern werde bereits offen dokumentiert. So gibt es etwa das Servicekonzept Truck Works, eine neue Anlaufstelle für den Komplettservice rund um ein Nutzfahrzeug. Renommierete Hersteller von Anhängern, Aufliegern, Aufbauten, Achsen, Bremssystemen, Ladebordwänden und Kühlaggregaten sind unter einer Servicemarke zusammengefasst. TruckWorks bietet Betreuung des gesamten Nutzfahrzeug-Fuhrparks, unabhängig von Fabrikat und Hersteller, und verfügt deutschlandweit über derzeit 90 Outlets.

Chancen nicht verschlafen!

Die Studie kommt zu dem Fazit: Der Markt für Transporter ist deutlich größer als er erscheint, der Bestand ist in bedeutendem Maße im Wachstum und wird weiter kräftig wachsen. Bitten wir den Experten Wolfgang Alfs, die Schlüsse aus dieser

Entwicklung zu skizzieren, dann bekommen wir deutliche Worte zu hören: „Durch den Wachstumsmarkt der leichten Nutzfahrzeuge werden viele Marktteilnehmer die Chance erhalten, sich als Transporter-Spezialist zu positionieren!“ Dass dieses Sich-positionieren gerade mit Blick auf freie Anbieter im Transportersector deutlich attraktiver zu sein scheint als bei den Pkw, zeigt ein einfacher Vergleich: Wer sich als freie Werkstatt etwa auf die zehn häufigsten Pkw-Fahrzeugmodelle spezialisieren möchte, erreicht 36 Prozent des Marktes. Wer dies hingegen im Transporterbereich tut, deckt damit 85 Prozent des Bestandes ab!

Interessant ist ein Blick auf die Größe des Kuchens, der da verteilt wird. Insgesamt kann bei steigenden Bestandszahlen davon ausgegangen werden, dass die durchschnittlichen Kosten, die für Wartung und Reparatur ausgeben werden, ebenfalls steigen. Das Marktvolumen beträgt in diesem Jahr gut 3 Milliarden Euro, die in diesem Sektor für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen ausgegeben werden. Allein der Teilemarkt hat dabei einen Anteil von 1,6 Milliarden Euro. „Von vielen, die sich mit der Materie nicht auskennen, wird unterschätzt, welches Potenzial im Transporterbereich liegt“, konstatiert Alfs. Der Transportermarkt müsse als eigenständige Gruppe betrachtet und auch als eigenständige Zielgruppe behandelt werden: „Man tut dem Markt unrecht, wenn man ihn nicht in Pkw, Lkw und Transporter unterteilt“. Und der überwiegende Anteil dieser Fahrzeugklasse finde sich in Flotten.

Seinen abschließenden Ratschlag sollte sich so mancher Marktteilnehmer – auch im Reifenfachhandel – besser zu Herzen nehmen: „Wer die Transporter einfach nur so mitlaufen lässt, der verspielt die Chancen, die sich hier bieten!“

Infobox



Interessenten können die Studie „Der Aftermarkt für Nkw-Komponenten“ für 1.450 Euro beziehen (Sonderpreis für GVA-Mitglieder: 485 Euro). Kontakt: abh Market Research GmbH, Wolfgang Alfs (gf. Gesellschafter), Telefon +49(0)221-944004-20, Telefax: +49(0)221-944004-90, E-Mail walfs@abh.de.