

Dienstleistungen rund ums Auto, Teil 1

Von Dr. Uwe Rentmeister

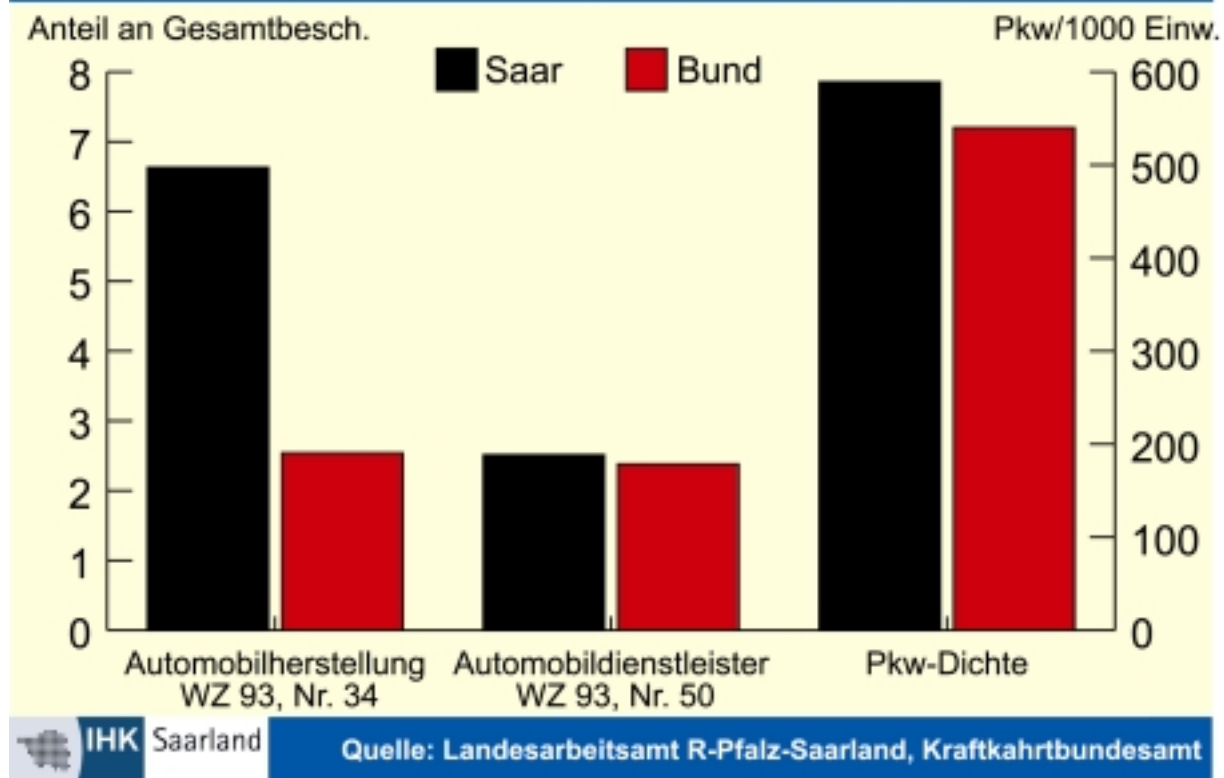
Die Automobilindustrie zählt zu den wichtigsten Branchen der deutschen Wirtschaft, auf sie entfallen in engerer Abgrenzung knapp 10 Prozent der Industriebeschäftigten. Im „Autoland Saarland“ liegt dieser Anteil sogar bei fast 21 Prozent. Doch es sind nicht nur die Kraftfahrzeughersteller und ihre Zulieferbetriebe, die mit ihrer Leistungsfähigkeit und Innovationskraft die wirtschaftliche Entwicklung hierzulande vorantreiben, sondern auch die große Zahl der Dienstleister im Umfeld der Automobilindustrie. Sie stellen inzwischen sogar die deutliche Mehrheit der rund 5 Millionen Beschäftigten in der gesamten deutschen Automobilwirtschaft. Die „WIRTSCHAFT“ beschäftigt sich deshalb in zwei Folgen näher mit den Unternehmen, die, jenseits der Herstellung, im Bereich der Nutzung des Autos tätig sind.

Dienstleistungen rund ums Auto sind heutzutage außerordentlich vielfältig. Sie umfassen den gesamten Lebenszyklus von PKW und Nutzfahrzeugen und richten sich sowohl an den Endverbraucher als auch an Unternehmen. Die Palette reicht dabei von A wie Altfahrzeugentsorgung und Autoglaserneuerung bis zu Z wie Zulassungsdienste und Zubehörhandel. Wie groß das Marktpotential dafür gerade im Saarland ist, zeigt ein erster Blick in die Statistik. Im Saarland sind 694 Kfz pro 1000 Einwohner zugelassen, das sind rund 7 Prozent mehr als im Bundesdurchschnitt, der bei 648 Kfz je 1000 Einwohner liegt. Im Pkw-Bereich ist der Abstand mit gut 9 Prozent sogar noch größer: Saar 589 Pkw auf 1000 Einwohner, Bund 540. Das Saarland ist also ganz eindeutig ein Autoland, nicht nur bei der Produktion, sondern auch beim Absatz – und damit beim Marktpotential für Dienstleistungen rund ums Auto.

In Teil 1 dieses Branchenreports stehen die „klassischen“ Dienstleistungen im unmittelbar nachgelagerten Bereich der Automobilherstellung im Mittelpunkt: Der Handel mit Pkw, die Reparaturwerkstätten sowie die technische Überwachung und die Begutachtung bei Schäden. Im zweiten Teil folgen dann zum Teil weniger bekannte Dienste wie Tuning-Werkstätten, Lackierbetriebe, Reifendienste und weitere Spezialisten für Bremsen, Stoßdämpfer, Auspuffanlagen, Autoglas und Car-HiFi aber auch altbekanntes wie Tankstellen und Autovermieter. Insgesamt dürften im Saarland rund 10.000 Arbeitsplätze mit den Dienstleistungen rund ums Auto verbunden sein.

Beschäftigtenanteile und Pkw-Dichte im Saarland vs. Bund

Stand: Sozpl. Beschäftigte 30.Juni 2001, Pkw-Dichte 2001



Kfz-Handel im Saarland gut vertreten

Im Saarland sind alle namenhaften in- und ausländischen PKW-Hersteller mit eigenen Niederlassungen oder ihrem Vertragshändlernetz vertreten. Eigene Niederlassungen unterhalten **BMW, Citroën, Mercedes-Benz, Peugeot** und **Renault**. Die übrigen Hersteller verfügen über ein Vertragshändlernetz im Saarland. (siehe Tabelle)

Besonders hervorzuheben ist die Deutschland-Zentrale von **Peugeot** in Saarbrücken, die mit rund 400 Mitarbeitern den gesamten Import für das Bundesgebiet abwickelt. Dies schlägt sich auch in der saarländischen Außenhandelsstatistik nieder. Gut die Hälfte des gesamten saarländischen Exportvolumens wie auch des Importvolumens entfällt bereits jetzt schon auf den Kfz-Handel. Zudem kommen über 60 Prozent der Kraftfahrzeugimporte allein aus Frankreich. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Bezüge statistisch prinzipiell nach der in der Einfuhrmeldung deklarierten Bestimmungsregion, sprich dem Bundesland (ersatzweise nach dem Unternehmenssitz des Importeurs) zugeordnet werden, unabhängig davon, in welchem Bundesland die Ware letztendlich abgesetzt wird.

Niederlassungen und Händler der Pkw-Hersteller

Automobilhersteller	Niederlassungen/Filialen/ Mitarbeiter	Händler/Filialen
BMW/Mini	1/2/277	5
Chrysler		3
Citroën	1/-/40	10
Daewoo		1
Daihatsu		3
Mercedes-Benz	1/4/455	
Ferrari		1
Fiat/Lancia/Alfa Romeo		4/2
Ford		23/1
Honda		4/1
Hyundai		8
Isuzu		1
Kia		5
Lada		4
Mazda		16/3
Mitsubishi		12
Nissan		12/1
Opel/Saab		19/6
Peugeot	1/2/224	14/4
Renault	1/-/48	27
Rover		3
Ssang Yong		4
Seat		5
Skoda		8/1
smart		1
Subaru		6
Suzuki		3
Toyota		17/2
Volvo/Jaguar		3/1
VW/Audi/Porsche		23/5

Handel zunehmend unter Druck

Der Vertrieb von Neuwagen über die Vertragshändler der Markenhersteller erfolgt generell nach einem einheitlichen Muster. Den einzelnen Händlern wird vom Hersteller eines Fabrikats ein jeweils räumlich abgegrenztes Marktverantwortungsgebiet zugeordnet. Ein ständiger Optimierungsprozess der markenspezifischen Handels- und Serviceorganisation gehört dabei zu den wesentlichen Elementen des Ausbaus und der Sicherung der Marktposition eines jeden Automobilherstellers.

Wichtige Funktionen eines Vertragshändlers sind die Präsentation von Neuwagen und die Beratung der Kunden unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils der vom Händler exklusiv vertretenen

Marke. Diese Aufgabe gewinnt zunehmend an Bedeutung, da die Kunden ihrerseits dem Image, der Qualität und den Besonderheiten einer Marke wachsende Bedeutung beimessen. Eine zukunftsorientierte Vertriebsstrategie muss deshalb auf eine kontinuierliche Verbesserung der Produktpräsentation unter besonderer Berücksichtigung des Markenauftritts hinzielen. Dies ist regelmäßig und in steigendem Maße mit hohen Investitionen in Größe, Ausstattung und Gestaltung der Verkaufsräume verbunden. Ferner führen die Ausbildung und fortlaufende Schulung des Personals, die Führung eines großen Handelsbetriebs und die Erschließung weiterer Geschäftsfelder zu erhöhtem Aufwand, der verstärkt nur mit modernen Methoden wie z.B. Händlermanagementsystemen kontrolliert und minimiert werden kann.

Jeder Vertragshändler muss also bestimmten qualitativen Erfordernissen genügen, die ihn in die Lage versetzen, den Automobilverkauf an die Endverbraucher in Übereinstimmung mit den jeweiligen markenspezifischen Ansprüchen zu organisieren und durchzuführen. Die Anzahl der Vertragshändler hängt dann letztlich von betriebswirtschaftlichen Kenngrößen ab, wie z.B. der Intensität der Marktdurchdringung und des erzielbaren Umsatzes. Der bereits jetzt schon auf dem Handel lastende Druck wird daher wohl auch in Zukunft noch weiter zunehmen.

Nicht zuletzt deshalb war in den vergangenen Jahren bundesweit ein erhebliches Ausdünnen des Händlernetzes aller großen Marken zu beobachten. Die Entwicklung der Umsätze im Kfz-Handel gibt zudem Anlass zu der Prognose, dass dieser Prozess noch keineswegs abgeschlossen ist. Auch das Saarland ist hiervon betroffen, sanken doch die Umsätze in den ersten fünf Monaten dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum inflationsbereinigt um gut 8 Prozent. Ob die wieder gestiegenen Zahlen im Juni und Juli bereits die erhoffte Wende darstellen, bleibt abzuwarten. Trotzdem werden die Neuzulassungen wegen des Ersatzbedarfs mittelfristig wohl wieder steigen. Hierbei spielen sicherlich auch die ökosteuerinduzierten Benzinpreissteigerungen sowie die beträchtliche Spreizung der Kfz-Steuer nach Schadstoffklassen eine Rolle.

Zusätzlicher Druck auf den Handel kommt aber auch aus Brüssel. Die EU-Kommission hat eine neue Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) erlassen, die am 1. Oktober 2002 in Kraft tritt. Zwar dürfen die Hersteller weiterhin Qualitätsvorgaben für Verkauf, Wartung und Reparatur machen, die exklusiven Verkaufsgebiete und die ausschließliche Bindung der Händler an nur eine Marke gehören demnächst aber der Vergangenheit an. Diese neue Marktordnung für den Automobilhandel wird den Wettbewerb sicherlich deutlich verschärfen.

Freie Kfz-Importeure im Aufwind, Gebrauchtwagenhandel zwiespältig

Neben den Niederlassungen und Vertragshändlern der PKW-Hersteller erfreuen sich bereits seit einigen Jahren sogenannte freie Kfz-Importeure zunehmender Beliebtheit. Diese Händler, von denen es mittlerweile auch im Saarland eine ganze Reihe gibt (z.B. **Auto Friesen** im Homburg-Einöd, **Autohaus Schorr** in Neunkirchen und Friedrichsthal sowie **Autopartner JOST + PILGER** in Sulzbach und **EUC Auto-Import** in Bexbach), profitieren von den unverändert hohen Preisdifferenzen in der EU.

Sie kaufen günstig im Ausland ein und geben den Großteil des Preisvorteils an ihre Kunden weiter. Preisabschläge von bis zu 30 Prozent gegenüber dem Listenpreis für ein vergleichbares Fahrzeug im Inland sind dabei keine Seltenheit. Preisbewusste Verbraucher ergreifen immer häufiger diese Gelegenheiten, inzwischen gut 15 Prozent aller Neuwagenverkäufe. Die neue GVO und weitere Liberalisierungsvorgaben aus Brüssel werden die Marktposition der freien Händler in Zukunft sicher noch stärken, hat doch die EU-Kommission eine Zielvorgabe von 50 Prozent Marktanteil für 2010 verlauten lassen.

Zum Kfz-Handel gehört natürlich nicht nur das Neuwagengeschäft, sondern auch der Gebrauchtwagenhandel. Selbstverständlich bieten die Vertragshändler und Niederlassungen ihrer Kundschaft nicht nur jungfräuliche Automobile an, sondern auch gebrauchte Kfz. Dabei beschränken sie sich jedoch nicht auf die eigene Marke. Ihr Angebot erstreckt sich vielmehr auf die ganze Palette von Fahrzeugen, die sie hauptsächlich durch Inzahlungnahmen in den Bestand genommen haben. Daneben gibt es aber auch noch zahlreiche freie Gebrauchtwagenhändler ohne Vertragsbindung. Sie kaufen und verkaufen gebrauchte Kfz je nach Marktlage und sind in ihrer Struktur vorwiegend klein und mittelständisch geprägt.

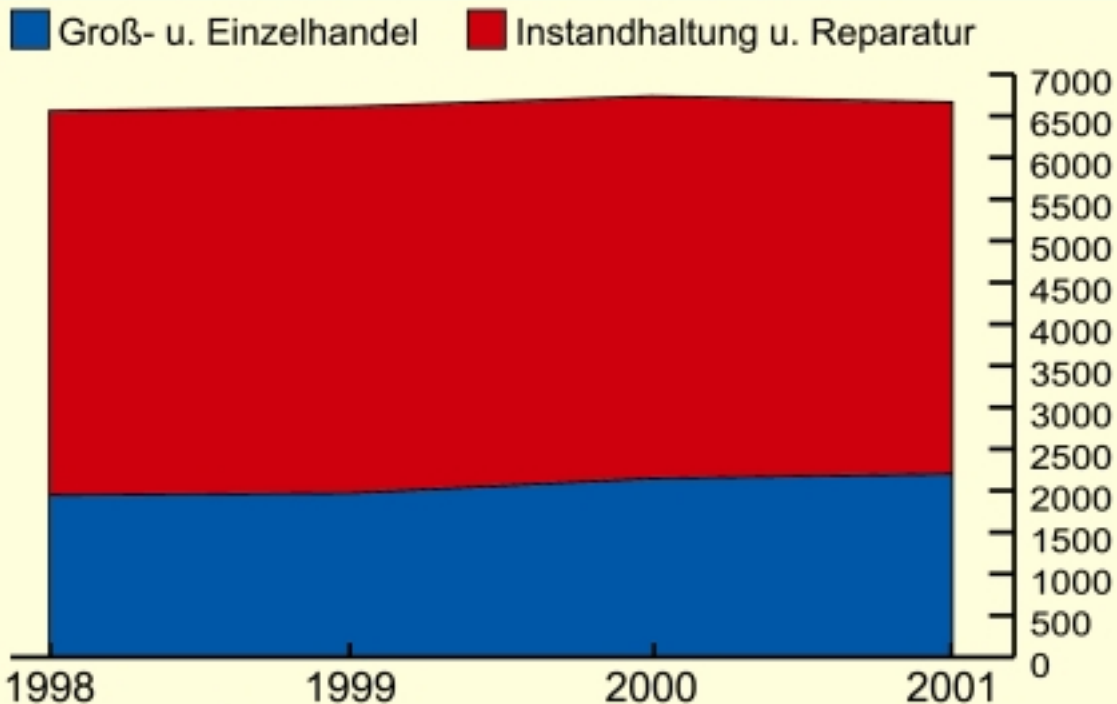
Die Lage auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist zur Zeit in doppelter Hinsicht schwierig. Einerseits lässt die allgemeine Nachfrage nach Gebrauchtwagen weiterhin zu wünschen übrig, andererseits entspricht das vorhandene Angebot nur teilweise den Kundenwünschen. So ist beispielsweise bei den wirtschaftlich interessanten Fahrzeugen mit günstigen Unterhaltskosten der verfügbare Bestand des Handels geringer als die Nachfrage, was sich in relativ stabilen Preisen für Fahrzeuge bis etwa 1,5 Liter Hubraum ausdrückt. dagegen sind die Preise großvolumiger und hierbei insbesondere jüngerer Fahrzeuge weiterhin unter Druck, die Auswirkungen der Ökosteuer sind unverkennbar.

Zulassungsdienste übernehmen lästige Formalitäten

Mit dem erfolgreichen Kauf eines neuen oder gebrauchten Automobils kann heutzutage der Fahrspaß keineswegs sofort beginnen. Der Gesetzgeber hat davor zunächst eine Reihe lästiger Formalitäten gesetzt. Das Kfz muss amtlich zugelassen und ggf. müssen auch noch eine Reihe von zusätzlichen technischen Überprüfungen durchgeführt werden. Beim Kauf eines Neuwagens gehört es inzwischen zum Serviceangebot der Händler, dem Kunden diese lästigen Behördengänge abzunehmen. Doch nicht nur die Kfz-Händler bieten diese Dienstleistung an. Eine ganze Reihe von Zulassungsagenturen haben sich darauf spezialisiert und bieten Firmen wie auch Privatpersonen An-, Ab- und Ummeldungen, Kennzeichen und Überführungen sowie Kurzzeit- und Ausfuhrversicherungen an. Im Saarland sind dies ca. 20 kleinere Unternehmen wie z.B. die **ASTORGA** in Saarlouis oder in Schmelz der **Zulassungs- und Schilderdienst S. Latz** und der **Kfz-Zulassungsdienst Leidinger**. Mit zunehmender Berufstätigkeit der Bevölkerung, einem deshalb immer enger werdenden individuellen Zeitbudget und gleichzeitig steigendem Wohlstand, sollte der Markt für diesen Service gute Zukunftsaussichten besitzen. Allerdings besteht auch eine starke Abhängigkeit vom Verlauf der Auto-Konjunktur.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Saarland

Stand jeweils 30.Juni



Schwere Zeiten auch für Werkstätten

Fabrikathändler betreiben regelmäßig unter dem gleichen Firmendach Fabrikatswerkstätten mit einem umfassenden Serviceangebot für alle Fahrzeuge der Marke. Zu diesem Leistungspaket gehören sämtliche Inspektions-, Reparatur- und Wartungsarbeiten, der Einbau von Zubehör, Umrüstungen, die Durchführung technischer Überwachungsmaßnahmen wie Abgasuntersuchung und Sicherheitsprüfung und in bestimmten Fällen auch der Hauptuntersuchung. Ferner das Erbringen von Garantieleistungen für alle Fahrzeuge des Herstellers, auch dann, wenn diese bei einem anderen Händler der Vertriebsorganisation erworben wurden. Schließlich die Bevorratung von Ersatzteilen sowie ein Logistiksystem zur schnellen Beschaffung von Teilen. Eine in der Öffentlichkeit eher unbemerkte Funktion von Fabrikatswerkstätten besteht darin, in engem Kontakt mit den jeweiligen Herstellern die Produktpflege zu betreiben und etwa bei Seriendefekten die Umrüstung der im Feld befindlichen Fahrzeuge im Rahmen von Rückrufaktionen vorzunehmen.

Die Veränderungen in der Vertriebslandschaft bleiben nicht ohne Einfluss auf die Servicestrategien. Die enge Verzahnung der Vertragswerkstätten mit dem Handel gibt durchaus Anlass zu der Befürchtung, dass die mit der Straffung der Vertriebsnetze einhergehende Ausdünnung der flächendeckenden Präsenz von Vertragswerkstätten eine Unterversorgung der Kunden in der Fläche

nach sich ziehen könnte. Dies würde vor allem zu einer Benachteiligung der Autofahrer außerhalb von Ballungszentren führen. Um diese Lücke nicht entstehen zu lassen, gehen kleinere Betriebe in der Fläche Kooperationen mit größeren Handelsbetrieben ein und unterhalten Stützpunkte, die den Fabrikatservice in vollem Umfang erbringen, sich im Automobilverkaufsgeschäft aber auf die gelegentliche Vermittlung beschränken.

Die neue Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) der EU-Kommission betrifft nicht nur den Kfz-Handel, sondern greift auch in die Strukturen der Reparaturwerkstätten ein. So werden zukünftig getrennte Betriebe für Verkauf und Service möglich sein. Das eröffnet Unternehmen bei entsprechender Qualifikation die Möglichkeit, Fahrzeuge der Markenhersteller zu warten und zu reparieren, ohne gleichzeitig deren Neuwagen verkaufen zu müssen. Passend dazu wird auch die Ersatzteilbeschaffung erleichtert. Die Zulieferindustrie darf demnächst die sogenannten „Original-Ersatzteile“ selbst anbieten und verkaufen, was ihr bislang nicht erlaubt war. Die neuen Vorgaben aus Brüssel sollen zu mehr Wettbewerb führen, so dass tendenziell die Preise für Reparaturen und Ersatzteile sinken dürften, bei einem wohl insgesamt kaum zu erwartenden Marktwachstum.

Qualitätsverbesserungen verlängern Wartungsintervalle


Probleme bereitet den Werkstätten kurioserweise auch die gestiegene Qualität der Neufahrzeuge. Die Zahl der Wartungsarbeiten, die pro Pkw und Jahr durchgeführt werden, nimmt seit Jahren ab. Waren es 1996 durchschnittlich noch 1,23 Wartungseinheiten je Pkw, so ging dieser Wert auf 1,05 in 2001 zurück. Ganz wesentlich ist dieser gut 15 prozentige Rückgang dadurch bestimmt, dass die von den Herstellern vorgegebenen Wartungsintervalle immer länger geworden sind und wohl auch in Zukunft noch länger werden.

Ein Blick auf die Art der durchgeführten Wartungsarbeiten zeigt allerdings auch, dass die von den Herstellern empfohlenen Wartungsarbeiten (große Inspektion, kleine Inspektion/Pflegedienst) nur wenig zurückgegangen sind. Dem geringeren Wartungsbedarf der Fahrzeuge tragen die Fahrzeughalter vielmehr dadurch Rechnung, dass sie in den letzten Jahren immer seltener einen Motortest oder eine sonstige (außerplanmäßige) Inspektion durchführen ließen.

Weiter steigende Qualität und verlängerte Serviceintervalle sind aber nur die eine Seite der Medaille. Moderne Pkw werden zunehmend besser ausgestattet und damit auch immer komplexer in der Wartung. Verantwortlich dafür sind die vielen elektronisch gesteuerten Sicherheitssysteme und Annehmlichkeiten wie Klimaanlage, elektrische Fensterheber und Sitzverstellung und neuerdings sogar Regen- und Dämmerungssensoren zur Steuerung von Scheibenwischern und Licht. Für die regelmäßige Wartung dieser Systeme ist ein umfangreiches und teures Diagnose-Equipment erforderlich. Viele freie Werkstätten werden diese Investitionen scheuen und auf ein derartiges Serviceangebot verzichten müssen, da zudem die Systeme der Hersteller auch noch alle unterschiedlich sind. Dies wiederum stärkt

die Kundenbindung und damit die Marktposition der Vertragswerkstätten, die nicht umhinkommen ein entsprechendes Serviceangebot mit dazugehörigem Know-How und Equipment vorzuhalten.

Betriebe und Beschäftigte im Kfz-Handel u. Reparatur		
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Saarland, Juni 2001		
Wirtschaftszweig	Unternehmen	Beschäftigte
Handelsvermittlung von Kfz	13	3
Großhandel mit Kfz	45	2196
Einzelhandel mit Kfz	936	
Instandhaltung u. Reparatur von Kfz (ohne Elektrik)	192	4304
Reparatur von Kfz-Elektrik		164

 Quelle: Landesarbeitsamt, Saarländischer Kfz-Verband, HWK, IHK Saarland

Insgesamt waren im Jahre 2001 in dem Bereich Kfz-Handel und Reparatur rund 6.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zu verzeichnen. Dabei stellt diese Zahl sicherlich die untere Grenze der Erwerbstätigkeit in diesem Bereich dar, da bei einigen Unternehmen lediglich die Firmeninhaber/innen erwerbstätig sind (siehe beispielsweise Handelsvermittlung von Kfz). Auf der anderen Seite sind in dem Bereich Instandhaltung und Reparatur von Kfz nicht nur die Vertragswerkstätten der Hersteller und die freien allgemeinen Kfz-Werkstätten enthalten, sondern auch Spezialisten wie Bremsen- und Reifendienste, die in der nächsten Ausgabe der „WIRTSCHAFT“ näher betrachtet werden. Allein der Saarländische Kfz-Verband vertritt als Kfz-Innung ca. 600 Kfz-Betriebe mit ca. 7000 Mitarbeitern, davon rund 1000 Auszubildende. Die wirtschaftliche Bedeutung der Dienstleister im Umfeld der Automobilindustrie ist also nicht zu unterschätzen.

Gutachten und technische Überwachung – Liberalisierung erfolgreich

Die Liberalisierung und Deregulierung, die den Vertragshändlern und –Werkstätten durch die neue GVO ins Haus steht, haben die Technischen Überwachungsvereine bereits hinter sich. Alle zwei Jahre (Neuwagen erstmals nach drei Jahren) muss ein Auto "zum TÜV". Offiziell nennt sich der gesetzlich vorgeschriebene (§ 29 StVZO) Sicherheits-Check "Hauptuntersuchung", und die wird seit der Marktliberalisierung 1989 neben dem TÜV auch von Dekra, GTÜ und anderen Organisationen angeboten. Gleiches gilt für Änderungsabnahmen (§ 19 III StVZO), Abgasuntersuchungen (§ 47a StVZO), GGVS- und UVV-Prüfungen, Prüfungen von Flüssiggasanlagen in Fahrzeugen, Gutachten zur Erstellung einer Einzelbetriebserlaubnis (§§ 19 II und 21 StVZO) und vieles mehr.

Die wiederholt geäußerten Befürchtungen, dass dies auf Kosten der Sicherheit im Straßenverkehr gehen würde, haben sich nicht bewahrheitet. Im Gegenteil, die Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg belegen, dass die Anzahl der durchschnittlich gefundenen Mängel bei den neuen

Wettbewerbern ca. 10 Prozent höher liegt als bei den TÜVs. Trotzdem ist der Marktanteil der TÜVs zunächst stark gesunken, was daran gelegen haben mag, dass die Kunden den Wettbewerb einfach testen wollen oder aus reiner Bequemlichkeit die nun nächstgelegene Prüfwerkstatt aufsuchen. Es kann auch ein Indiz dafür sein, dass sich die TÜVs verstärkt in anderen Geschäftsfeldern engagieren.

Der **TÜV Saarland** bildet hier keine Ausnahme, der Ex-Monopolist mit Hauptsitz in Sulzbach hat in den letzten 10 Jahren die Ärmel hochgekrempt und sich eine Reihe von neuen und zukunftssträchtigen Geschäftsfeldern aufgebaut. Infolgedessen trug der Kfz-Bereich (TÜV SAARLAND automobil GmbH und TÜV SAARLAND kfz-team GmbH) zu den mehr als 30 Mio. Euro Gesamtumsatz in 2001 nur noch ein gutes Drittel bei. Seinen Marktanteil bei den Kfz-Prüfungen konnte der TÜV-Saarland inzwischen bei rund 63 Prozent stabilisieren. Er betreibt 24 Prüfstellen an der Saar und beschäftigt ca. 100 Techniker und Ingenieure, die nicht nur Kfz-Untersuchungen durchführen, sondern auch Führerscheinprüfungen abnehmen. Insgesamt sind in Kfz-Bereich rund 170 Mitarbeiter beschäftigt. Seine Prüftätigkeit führt der TÜV außer in den eigenen Prüfstellen natürlich auch in Kooperation mit Werkstätten und größeren Fuhrparks durch.

Einer der großen Konkurrenten der TÜVs bundesweit und auch im Saarland ist die **DEKRA**. Nach eigenen Angaben mit rund 19 Millionen Hauptuntersuchungen pro Jahr auf dem Gebiet der Kfz-Prüfungen die Nummer eins in Europa. Wie beim TÜV handelt es sich auch bei der DEKRA um einen Konzern mit vielfältigen Aktivitäten. Im Saarland ist sie mit der DEKRA Automobil GmbH als technische Überwachungsorganisation seit 1992 im Bereich der gesetzlichen vorgeschriebenen Kfz-Untersuchungen tätig. Heute beträgt ihr Marktanteil hier ca. 20 Prozent. Rund 3,5 Mio. Euro Umsatz erzielte sie damit in 2001. Dazu kommen noch etwa 2 Mio. Euro aus Gutachtertätigkeiten. Die DEKRA besitzt im Saarland 8 Prüfstellen, in denen ca. 42 Techniker und Ingenieure mit Prüfungen aller Art beschäftigt sind. Insgesamt hat die DEKRA ca. 52 eigene Mitarbeiter an der Saar. Sie bietet wie der TÜV ein breites Spektrum von Prüfungsdienstleistungen an: Haupt- und Abgasuntersuchung, Sicherheitsprüfungen, Änderungsabnahmen, Einzelbetriebserlaubnisse, Bauartgenehmigungen usw. und führt diese ebenfalls außer in den eigenen Prüfstellen auch in Kooperation mit Werkstätten und Fuhrparks durch.

TÜV und DEKRA bieten außer den technischen Überprüfungen noch eine Reihe von anderen Dienstleistungen rund ums Auto an. Neben den Prüfungen zur (Wieder-)Erlangung der Fahrerlaubnis sind dies beispielsweise Schadensgutachten nach Verkehrsunfällen aber auch Wertgutachten für den Handel mit Gebrauchtfahrzeugen, die von qualifizierten Sachverständigen durchgeführt werden. Allein bei der DEKRA sind 30 Gutachter im Einsatz.

Die **KÜS** (Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflich tätiger Kfz-Sachverständiger e.V.) wurde bereits 1980 gegründet und trug maßgeblich zur Liberalisierung des Kfz-Prüfwesens bei. Im Jahre 1990 wurde der Einstieg in die Prüftätigkeit der gesetzlich geregelten Fahrzeuguntersuchungen vorbereitet. Die erste Fahrzeuguntersuchung erfolgte dann am 2. April 1991 im Saarland. Heute besitzt die KÜS bundesweit die amtliche Anerkennung und einen Marktanteil von rund 6 Prozent. Im

Saarland sind es sogar 11 Prozent. Die KÜS hat im Saarland 18 Lizenznehmer und 35 Prüffingenieure. Bundesweit sind es über 650. In der Bundesgeschäftsstelle in Losheim am See sind zur Zeit 85 Mitarbeiter beschäftigt. Auch die KÜS ist neben der Prüftätigkeit im Bereich der Schaden- und Unfallgutachten tätig. Ferner werden in Losheim auch erfolgreich Kfz-Prüffingenieure ausgebildet, bislang rund 550.

Die **GTÜ** (Gesellschaft für Technische Überwachung) ist mit rund 1.800 Vertragspartnern die nach eigenen Angaben größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger für die Technische Fahrzeugüberwachung in Deutschland. Die GTÜ-Vertragspartner prüfen bundesweit in über 450 GTÜ-Prüfstellen und mehr als 17.000 GTÜ-Prüfstützpunkten in Partner-Autohäusern und Kfz-Werkstätten. Im Saarland ist die GTÜ mit 9 Vertragspartnern vertreten.

Ein neuer Service: Beweissicherung bei Verkehrsunfällen

Einen weiteren interessanten Service aus dem Bereich Begutachtung bietet die **GFU** (Gesellschaft für Unfall- und Schadensforschung AG). Da die Polizei bei den meisten Verkehrsunfällen keine Beweissicherung mehr durchführt, müssen die Unfallbeteiligten vor Ort selbst die Beweise für eine spätere Schadensregulierung sichern. Oft fehlen dazu jedoch die Minimalvoraussetzungen wie z.B. ein Fotoapparat im Auto. Eine fachgerechte Spurensicherung erfolgt daher meist nicht und die beweisgestützte Durchsetzungen von zivilrechtlichen Ansprüchen ist kaum möglich. Die GFU bietet hier Abhilfe. Sie ist der erste bundesweite, auf die Anforderungen der zivilrechtlichen Verwendung von Beweisen abgestimmte Aufnahmedienst. Von der Zentrale in Saarwellingen aus unterhält die GFU ein bundesweites Kooperationsnetz von derzeit 300 freiberuflichen Kfz-Sachverständigenbüros, deren Experten direkt an der Unfallstelle umfangreiche Spurensicherungsarbeiten durchführen. Anhand eines ausführlichen Beweissicherungsberichts lässt sich dann der Unfall detailgenau rekonstruieren und die Betroffenen können berechnete Schadenersatzansprüche durchsetzen oder unberechtigte Forderungen oder Nachteile wie eine Minderung des Schadenfreiheitsrabatts abwehren.

Neben TÜV, DEKRA, KÜS und GFU und gibt es ca. noch 75 weitere unabhängige Kfz-Sachverständige, die ihre Gutachter- und Prüftätigkeiten freiberuflich im Saarland ausüben. Hinter vielen dieser Sachverständigen stehen oft ganze Büros mit einer beträchtlichen Anzahl von Mitarbeitern. Bei der IHK Saarland und der Handwerkskammer des Saarlands sind ferner 23 öffentlich bestellte Sachverständige registriert. Die gleiche Anzahl meldet der Bundesverband der freiberuflichen unabhängigen Kfz-Sachverständigen (BVSK).

Die seinerzeitige Aufhebung des Prüfmonopols hat insgesamt positive Auswirkungen auf den ganzen Bereich der technischen Überwachung und Begutachtung gezeigt. Der Wettbewerb unter den Sachverständigen hat Kräfte freigesetzt, die nicht zuletzt den Kunden zu Gute gekommen sind und damit ein Beispiel für eine gelungene Liberalisierung und Deregulierung einer Branche darstellen. Gleichwohl unsere Autos immer sicherer werden und die Zahl der schweren Unfälle gottlob immer weiter zurückgeht, werden die große Zahl an Bagatellschäden weiterhin für Beschäftigung sorgen. Ein

Wachstumsboom ist in Zukunft aber trotzdem nicht zu erwarten, eher ein verschärfter Kampf um Marktanteile.