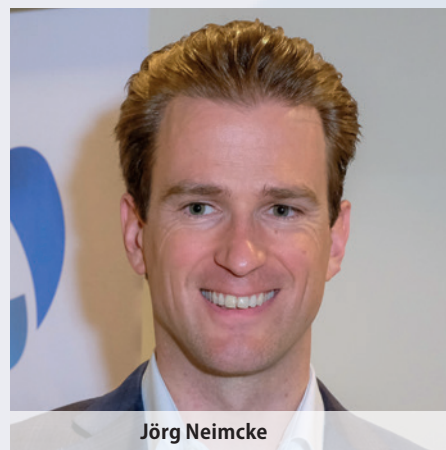


Die vier Neuen im VFT-Vorstand

Wie berichtet, wurden bei der VFT-Generalversammlung am 25. November 2020 vier neue Mitglieder in den Vorstand des Verbandes der freien KFZ-Teile-Fachhändler (VFT) gewählt. Wer sie sind, wofür sie stehen und was sie bewegen wollen, wollen wir Ihnen hiermit vorstellen.



Jörg Neimcke

Der jüngste unter ihnen ist **Jörg Neimcke** (40), geschäftsführender Gesellschafter der Neimcke GmbH & Co KG, einem Großhandelsunternehmen, das in Bayern und Österreich tätig ist. „Wir sind ein Tochterunternehmen der LKQ Corporation und dort wirke ich im Public Affairs Team als Regional Coordinator für Deutschland und Österreich mit“, betont Jörg Neimcke. Verbandsseitig engagiert er sich im Vorstand des VFT und als Präsidiumsmitglied im deutschen Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA). „In Zeiten des technologischen Wandels ist es spannend die Gesetzgebung zu unterstützen, damit wir auch in Zukunft einen fairen Wettbewerb im Aftermarket haben. Als Diplom-Informatiker bringe ich ein lebhaftes Interesse für die neuen Möglichkeiten mit, die sich uns bieten.“ Jörg Neimcke widmet sich in seiner Freizeit seinem kleinen Sohn, betreibt die japanische Kampfkunst Aikido und absolviert gerade eine Pilotenausbildung.

Als „Exot“ im VFT-Vorstand gilt **Dr. Guido Schwarz**. Der Vertreter der „Grünen Wirtschaft“ hat als Folge der Wirtschaftskammer-Wahl 2020 im Landesgremium Fahrzeughandel das Mandat als Nachfolger von Ing. Wolfgang Dytrich übernommen und schon alleine aus diesem Grund im Landesgremium keinen einfachen Stand. „Im Fachgruppenausschuss vertritt ich den Ersatzteilehandel und damit gibt es eine inhaltliche Verschränkung mit dem VFT, dem ich nun als Vorstandsmitglied angehöre.“ Er versucht nun sowohl im Fachausschuss als auch im Verband der freien KFZ-Teile-Fachhändler die „grüne“ Sichtweise zu den aktuellen Themen einzubringen. „Die Grundidee lautet ‚reparieren statt wegwer-

fen‘ und das ist durchaus ein grüner Gedanke. Da wie dort steht die Ressourcenschonung im Vordergrund“, betont Guido Schwarz, der auch auf den Umstand hinweist, dass es sich bei der „Grünen Wirtschaft“ um keine Parteiinstitution handelt. Prinzipiell sind die grünen Wirtschaftsvertreter meist auf der Linie der grünen Partei, aber nicht bei allen Themen. Im VFT-Vorstand will er aktuelle Themen auf ihre Umweltverträglichkeit hin analysieren und gleichzeitig als Bindeglied zum (grünen) Umweltministerium fungieren. Aktuell berät er den VFT im Zuge eines EU-weiten Projekts zur Verringerung des Schadstoffausstoßes. Konkret geht es darum, bereits jüngere Fahrzeuge regelmäßig in die Kfz-Werkstätten zu bringen, um diverse Motor-einstellungen überprüfen zu lassen und gegebenenfalls nachjustieren. Vorstellbar ist für ihn ein Gutschein- oder Scheckmodell, um Konsumenten auch Anreize zu bieten, einen Kfz-Betrieb für diese Einstellungsarbeiten anzusteuern. Der Philosoph, so seine Berufsbezeichnung, der als Coach, Kommunikationstrainer und Autor tätig ist, hat aber explizit ein Naheverhältnis zu fahrenden Untersätzen: Er repariert und restauriert Vespa-Oldtimer und kooperiert mit der Firma crank-e aus Villach beim gemeinsamen Umbau (auf Elektroantrieb) und dem Vertrieb alter Vespas.

Kein Unbekannter ist hingegen **Ing. Georg Ringseis**, Eigentümer von zwei Kfz-Betrieben in der Bundeshauptstadt und gleichzeitig Landesinnungsmeister der Fahrzeugtechnik Wien. Mit 1.1.2000 hat der Kfz-Techniker-Meister den von seinem Großvater Ernst

Ringseis senior 1930 gegründeten und bis zur Jahrtausendwende von seinem Vater Ernst Ringseis junior geführten Betrieb am Schwarzenbergplatz übernommen. Im gleichen Jahr konnte ein weiterer Betrieb in der Ungargasse erworben werden, der aktuell eine Kfz-Technik-Werkstatt mit Schwerpunkt auf Oldtimer beherbergt. Im Jahr 2008 legte Georg Ringseis die Prüfung zum staatlich beeideten gerichtlich zertifizierten Sachverständigen für das Kfz-Technik-Gewerbe ab. „Ich bin als Besitzer einer freien Kfz-Werkstätte natürlich daran interessiert, dass der VFT auch meine Interessen vertritt, gleichzeitig kenne ich die Bedürfnisse der freien Betriebe gut und kann meine Erfahrung in den VFT-Vorstand einbringen. Meine Hauptaufgabe ist aber die Bindeglied-Funktion zwischen der Landes- bzw. der Bundesinnung der Fahrzeugtechnik und dem VFT“, erklärt Georg Ringseis. Mit seiner Tätigkeit im Verband der freien KFZ-Teile-Fachhändler verfolgt er bekannte Ziele: Gleichstellung der freien Kfz-Werkstätten mit Vertrags- bzw. Markenwerkstätten, Zugang zu Fahrzeug- und technischen Informationen, technischen Reparaturanleitungen sowie zu Rückrufaktionen der Hersteller. „Es ist mir auch wichtig aufzuzeigen, dass Nachbauteile in Originalqualität gleichbedeutend mit Originalteilen sind. Das muss man auch dem Konsumenten deutlich machen, der meist ja nicht weiß, welche Teile genau in seinem Fahrzeug verbaut sind. Schließlich kauft der Fahrzeughersteller eine Vielzahl an Teilen bei Zulieferfirmen ein, die neben OEM auch für den freien Ersatzteilmarkt fertigen.“



Dr. Guido Schwarz



Ing. Georg Ringseis

Ein „alter Hase“ im Geschäft ist **Ing. Andreas Rappold**, denn als gelernter Fahrzeugbauer ist er seit „ewigen Zeiten im Nutzfahrzeuggeschäft“. Berufliche Stationen waren unter anderem die Ford Motor Company, Daimler Benz Österreich, wo er für den Nutzfahrzeugbereich verantwortlich zeichnete, und Kässbohrer, wo er zuerst im Servicebereich und später als Vertriebschef für Autotransporter tätig war. Lange Jahre hat Andreas Rappold aber die Firma Fahrzeugbedarf Kotz & Co (heute Fahrzeugbedarf) als Vertriebsgesellschaft für BPW in Österreich geleitet und war von 2000 bis 2017 Geschäftsführer der Fahrzeugbedarf-Tochter R.A.L., die Nfz-Ersatzteile für den österreichischen Markt und darüber hinaus zur Verfügung stellte. Seit seinem Ausscheiden 2017 geht er seiner Leidenschaft für Anhänger mit seiner Firma ACA Handel nach, die spezielle Transportlösungen für Oldtimer und historische Rennfahrzeuge direkt aus Großbritannien importiert. Bereits seit seiner Tätigkeit bei R.A.L. ist Andreas Rappold im VFT engagiert und bringt seine Expertise und guten Kontakte im Nutzfahrzeug-Aftermarket nun auch in den Vorstand ein. „Es geht hier vorrangig um die Beratung der in Österreich ansässigen Nfz-Teile-Händler und den Kontakt zur Industrie in Deutschland. Das ‚netzwerken‘ ist für mich essenziell, da für regionale Betriebe die Informationsbeschaffung und der Know-how-Transfer besonders wichtig sind.“ Einen regen Austausch pflegt der Nfz-Experte auch mit Verbänden in Deutschland (GVA) und europäischen Interessenorganisationen. Im Gegensatz zum Pkw ist das Thema Daten im Nfz-Segment für Andreas Rappold schon längst abgeschlossen: „Daten, die im Lkw generiert werden, waren nie ein starkes Thema für die Hersteller, sondern immer schon für die Eigentümer und Flottenbetreiber – Stichwort Fuhrparkinformationssysteme. Und auch beim Thema Ersatzteile gibt es im Nfz-Segment schon seit Langem Kooperationen zwischen Herstellern, den Ersatzteilproduzenten und dem freien Teilehandel.“ ags



Ing. Andreas Rappold

K O L U M N E



VFT-Obmann Walter Birner
Verband der freien Kfz-Teile-Fachhändler (VFT)
Telefon: +43-664/242 95 28
E-Mail: walter.birner@vft.at
www.vft.at

DOPPELTE GEFAHR: CYBERSECURITY notwendig und gefährlich

In einer jüngst verabschiedeten UN-Resolution wurde festgehalten, dass Cybersecurity Management Systeme für alle Kraftfahrzeuge einzuführen sind. In diese Pflicht sind die Fahrzeughersteller, die Teileproduzenten, die Werkstätten, die Diagnose- und Datenanbieter und alle anderen Stakeholder einzubeziehen. Ein solch umfassende Sicherheitskonzept können wir nur klar unterstützen.

In der Frage der Umsetzung spalten sich die Meinungen jedoch. Die Fahrzeughersteller wünschen sich, die Spielregeln alleine zu definieren. Verständlicher Weise wäre dieser Weg der einfachste und aus ihrem Gesichtspunkt der sicherste. Aber Achtung! Genau dieser Weg zerstört die Möglichkeit eines freien und fairen Wettbewerbs am Reparaturssektor.

Ein Teilehersteller, dessen Komponenten mit der Elektronik des Fahrzeuges verbunden sind, müsste vom Fahrzeughersteller eine Zustimmung bekommen, dass seine Ersatzteile mit dem Cybersecurity Management System (CMS) kompatibel sind. Entsprechende QR-Codes sind an den Komponenten anzubringen und beim Einbau der Teile durch die Software des Fahrzeugherstellers freizugeben. Mit einem solchen Modus würde die Ersatzteilproduktion nur mehr von wenigen Tier-1-Lieferanten erfolgen können und die vielen qualitativ hochwertigen Ersatzteilproduzenten, die vor allem den freien Aftermarket beliefern, als Ersatzteillieferant ausfallen. Eine „simple“ Zündkerze wäre davon schon betroffen.

Im freien Reparaturmarkt arbeiten wir mit Multi-Marken-Diagnosegeräten und mit Reparaturdaten von Spezialisten, die diese basierend auf den Unterlagen der Fahrzeughersteller für uns aufbereiten. Wenn die CMS-Vorstellungen der Fahrzeughersteller Realität wären, müsste der freie Reparaturmarkt ausschließlich mit Diagnosesystemen und Daten der Fahrzeughersteller operieren. Diese würden uns weder zur Verfügung stehen noch leistbar sein, und das Arbeiten mit über 40 Fahrzeugherstellern wäre für keinen freien Betrieb möglich.

Das aktuelle Thema der Security Gateways der Fahrzeughersteller zeigt deutlich auf, welche Bürden freien Kfz-Betrieben auferlegt werden, um einen Zugriff auf den OBD-Stecker und die Diagnosemöglichkeit zu bekommen. Zeitversetzte Ermächtigungen für den Zugriff und zusätzlich anfallende Kosten für den freien Betrieb verzehren die Wettbewerbssituation stark.

Die angesprochene UN-Resolution bezüglich Cybersecurity soll in EU-Recht übernommen werden und für neue Fahrzeuge ab 2022 in Kraft treten. Für am Markt befindliche Kfz ist eine Umsetzung ab 2024 vorgesehen.

Die AFCAR (association for free car repair) – Zusammenschluss der Vereinigungen der Kfz-Werkstätten, Mobilitätsdienstleister, Hersteller von Werkstattausrüstung und Diagnosegeräten, Teilehändler, Daten Publisher, Karosseriereparatureure, Leasing- und Verleihfirmen – tritt bezüglich Umsetzung der UN-Cybersecurity in EU-Recht dafür ein, dass gleichzeitig auf die Erhaltung des freien Wettbewerbs zum Nutzen des Autofahrers geachtet werden muss. Aktuelle und möglicherweise neu hinzukommende Akteure des freien Marktes müssen als legitime Partner am Markt akzeptiert werden und mit entsprechenden Zertifizierungen zu ihrer Geschäftsausübung ermächtigt werden. Unabhängigen Marktteilnehmern müssen die Voraussetzungen für die Installation und Validierung von Dienstleistungen, Werkzeugen und Ersatzteilen zur Verfügung gestellt werden. Die Zertifizierungen müssen von vom Fahrzeughersteller unabhängigen neutralen Stellen für die gesamte Wertschöpfungskette vorgenommen werden.

Und viele weitere Details sind bei der Umsetzung der EU-Cybersecurity-Richtlinien zu berücksichtigen. Ein simples Hinzufügen zu bestehenden EU-Verordnungen würde zur Marktmonopolisierung führen und den aktuellen fairen Wettbewerb aushebeln. Und das zum Schaden des Autofahrers und einer fairen, leistbaren Mobilität.

Gehen wir doch gemeinsam den Weg zu einer für alle anzustrebenden fairen, leistbaren und umweltfreundlichen Mobilität weiter. Wir sind es der Wirtschaft, der Umwelt und den Mobilitätsnutzern schuldig.

Ihr Walter Birner