

# Der Markt steht am Anfang

**Batterie-Reparatur** | Was passiert, wenn die Antriebsbatterie einen Defekt hat? Meist wird sie einfach ausgetauscht, denn der Markt für die Reparatur ist kaum entwickelt, haben Forscher von Axa Novi und Wolk & Nikolic After Sales Intelligence herausgefunden.



Foto: Axa Novi

**Bart Timmermans, Gründer von Axa Novi**



Foto: Axa Novi

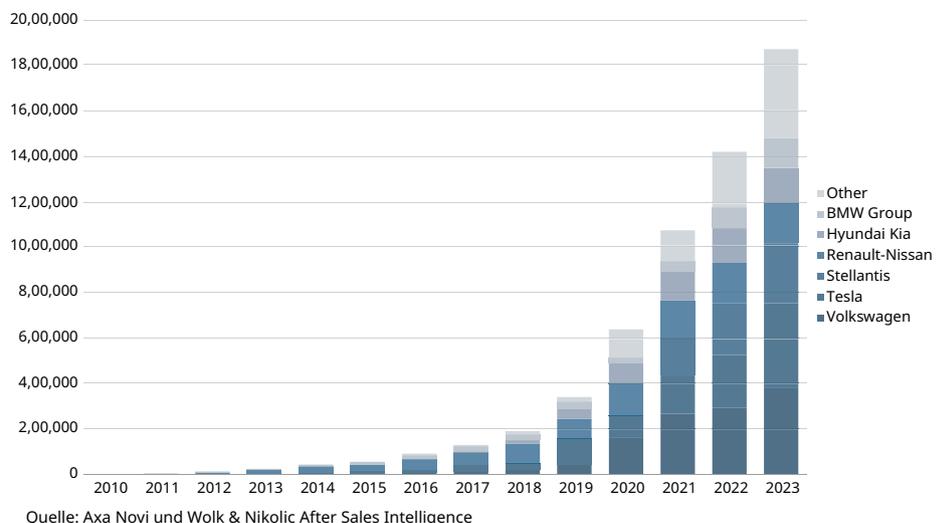
**Rüdiger Hölzel, Mitautor der Studie**

**D**er Markt für die Reparatur und Aufbereitung von Antriebsbatterien von E-Fahrzeugen ist bisher kaum entwickelt. Vor allem der freie Reparaturmarkt steht hier erst ganz am Anfang. Dennoch lohnt sich ein Blick auf künftige Marktpotenziale, denn schon in wenigen Jahren dürfte die Anzahl reparaturbedürftiger Batterien stark ansteigen, wenn zahlreiche Elektrofahrzeuge aus der Garantiezeit fallen.

## Die Studie

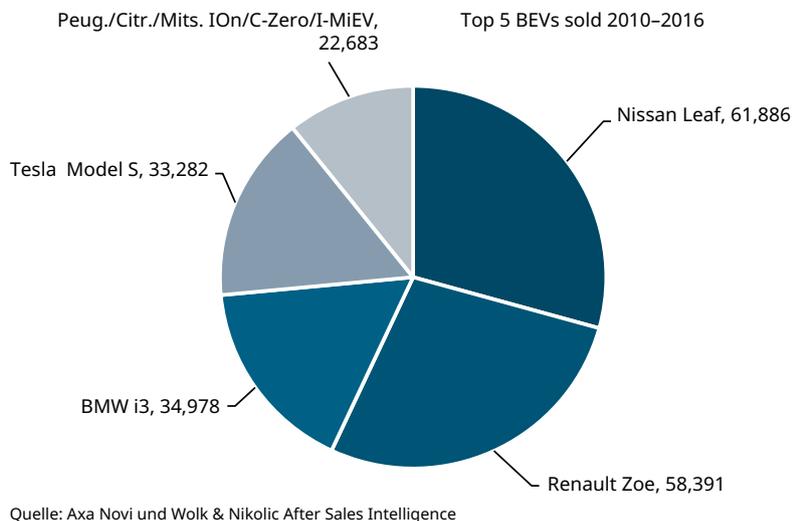
Die Studie „A Force Against Erosion of the Automotive Aftermarket“ liefert Einblicke in einen der spannendsten Wachstumsmärkte. Zu beziehen unter: Bart Timmermans, E-Mail: bart@axanovi.com

## Potenzial für den IAM: Europäisches Volumen von Fahrzeugen, die bis 2031 aus der Garantie kommen



Das Potenzial an Fahrzeugen, die im IAM für eine Reparatur infrage kommen, steigt an.

## Zwischen 2010 und 2016 verkaufte E-Fahrzeuge



**Stand heute: Das Potenzial der Autos nach der Garantiezeit beschränkt sich auf fünf Typen.**

Das ist das Ergebnis der Studie „EV Battery Repair and Remanufacturing: A Force Against Erosion of the Automotive Aftermarket“. Angeschaut haben sich die Experten den Markt für Batteriereparatur in freien und markengebundenen Werkstätten sowie die stärker industriell angelegte Wiederaufbereitung von Battery-Packs. „Hohe Komplexität bei geringer Standardisierung“ – so bringen Bart Timmermans und Rüdiger Hölzel von Axa Novi die aktuelle Situation bei der Batteriereparatur auf den Punkt. So finden sich beispielsweise bei Hyundai in fünf Modellen 100 verschiedene Batterie-Modelle.

„Die Vielfalt der Batterietypen und fehlende Standardisierung sind ein kritischer Punkt“, erklärt Bart Timmermans. Vor allem im freien Markt existiere wenig Know-how. Das aktuelle Geschäft findet daher zu 99 Prozent auf OE-Ebene statt. Deren Händler- und Werkstattnetze sind zwar entsprechend qualifiziert. Aber eine flächendeckende Reparatur findet dennoch nicht statt. Die meisten Automobilhersteller verfolgen stattdessen das Konzept, defekte Batterien an spezialisierte Zentren zu schicken. „Auch die Zusammenarbeit mit externen Dienstleistern, die auf die Reparatur von Batterien spezialisiert sind, sehen wir im Markt“, sagt Bart Timmermans.

Manche Hersteller verfolgen die Strategie, defekte EV-Batteriepacks zu sam-

meln, um sie an die Batterieproduktionsstätte zurückzusenden. Bei vielen Automobilherstellern gestalte sich die Reparatur aufgrund des Batteriedesigns schwierig, sodass letztlich nur der Austausch der kompletten Batterie bleibe. Aufgrund des geringen Reparaturvolumens und der hohen anfänglichen Investitionskosten kämpfen die OEs insgesamt mit einer geringen Rentabilität im Batterieservice.

Interessant für den freien Reparaturmarkt sind in erster Linie Fahrzeuge, deren Garantiezeit bereits abgelaufen ist, in der Regel nach acht Jahren oder 160.000 Kilometern. Dieses Potenzial ist derzeit sehr gering. Das Geschäftspotenzial beträgt derzeit gerade einmal 250.000 Fahrzeuge,

die älter als acht Jahre sind (2024). 80 Prozent dieses Volumens entfallen auf nur fünf Fahrzeugtypen. Die Situation wird sich aber mit dem Hochlauf der Elektromobilität ändern. Das europäische künftige Marktpotenzial für Fahrzeuge ohne Garantie wird laut Studie bis 2031 auf brutto sechs Millionen Fahrzeuge steigen (Grafik 1).

### Blick auf den IAM

Rüdiger Hölzel: „Bestenfalls bei einigen spezialisierten Einzelkämpfern findet derzeit die Reparatur von Batterien statt. Im IAM bewegt sich das Thema Elektromobilität vor allem auf der Ebene der Teilehändler.“ Dort habe das Thema aber derzeit vor allem Marketingcharakter. Es gehe hier vor allem um die Signalwirkung an die Werkstätten.

Eine große Herausforderung für die Werkstätten: Die Markenvielfalt erfordert herstellerspezifisches Know-how. Zudem sei die Investition in Originalteiler notwendig da die Produkte der Mehrmarkendiagnose derzeit noch nicht tief genug gehen. Zudem gebe es derzeit keine etablierte Ersatzteilversorgung. „Derzeit sehen wir als Hauptlieferanten den lokalen Schrotthändler oder den Teilehandel über Ebay“, bestätigt Bart Timmermans. Die Prognose der Studienmacher: „Die echte Reparatur und Wiederaufbereitung von EV-Batteriepacks wird sich wahrscheinlich zu einer Spezialtätigkeit entwickeln, die nur von den Marktteilnehmern durchgeführt werden kann, die in professionelle Ausrüstung, Sicherheitsverfahren, hochqualifiziertes Personal und angemessene Lager- und Logistiklösungen investieren können.“

Dietmar Winkler

### Was die Studie herausgefunden hat

Die Studie zeigt, dass der Markt trotz seines enormen Potenzials vor mehreren Hürden steht:

- Lieferkettenprobleme: Die Ersatzteile stammen derzeit hauptsächlich von Schrottplätzen oder Recyclingunternehmen.
- Hohe Investitionskosten: Werkstätten oder Händler müssen erhebliche finanzielle Mittel für die Reparaturinfrastruktur aufbringen – oft für eine einzige Marke.
- Geringe Nachfrage: Das noch geringe Marktvolumen erschwert die Rentabilität des Geschäftsmodells.
- Wissenslücken: Unabhängige Akteure verfügen oft nicht über das Know-how und die Daten, die Fahrzeug- oder Batteriezellenhersteller besitzen.