

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hauser (Krefeld), Landrè, Dr. Bötsch, Tillmann, Frau Geiger, Dr. Freiherr Spies von Büllesheim, Kraus, Müller (Wadern), Kittelmann, Kolb, Dr. Jobst, Sick, Schröder (Lüneburg), Hinsken, Kroll-Schlüter, Niegel, Spranger, Klein (München), Frau Will-Feld, Dolata, Linsmeier, Dr. Faltlhauser, Dr. Götz, Brunner und Genossen

Behinderungspraktiken am Markt für Kraftfahrzeug-Ersatzteile

Die Automobilhersteller versuchen, den Kraftfahrzeug-Teile-Markt weitgehend zu kanalisieren durch

1. Vertriebsverbote und Vertriebsbehinderungen gegenüber der Teileindustrie;
2. die sogenannte Originalteilstrategie, die das Ziel verfolgt, andere Anbieter auf dem Ersatzteilmarkt zu disqualifizieren.

Die Verbände des Fachgroßhandels haben im November 1979 eine Dokumentation über die Behinderungspraktiken am Markt für Kraftfahrzeug-Ersatzteile veröffentlicht und in dieser Dokumentation das bestehende Ungleichgewicht zwischen Automobilhersteller und Teilehersteller beim Vertrieb von Kraftfahrzeug-Ersatzteilen aufgezeigt.

Wir fragen daher die Bundesregierung

1. Sind der Bundesregierung die in der Dokumentation des Arbeitskreises „Freier Kfz-Teile-Markt“ dargelegten Probleme bekannt, und was gedenkt sie zu tun?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, die das Bundeskartellamt anlässlich des Verfahrens gegen das Volkswagenwerk zur Aufhebung der Bezugsbindung vertreten hat, daß nämlich Qualitätsunterschiede zwischen den von der Automobilindustrie angebotenen sogenannten Originalteilen und den über den freien Markt vertriebenen gleichen Teilen (Identteilen) nicht bestehen?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Automobilhersteller in den letzten zwei Jahren in besonderer Weise Druck auf Teilehersteller ausgeübt haben, ihre eigenen Markenzeichen auf den Teilen wegzulassen, die sie an die Automobilhersteller direkt liefern?

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß diese Verfahrensweise zu einer Behinderung der Teileindustrie führt, da – wenn der Ursprung dieser Teile nicht mehr erkennbar ist – bei späterem Ersatz der Verbraucher gezwungen wird, beim Automobilhersteller zu kaufen, wenn er Qualitätsgleichheit wünscht?
5. Teilt die Bundesregierung die Besorgnis, daß die Behinderungen für die Teileindustrie mit ihrem derzeitigen Produktionsvolumen von 20 Mrd. DM und 210 000 Arbeitsplätzen erhebliche, negative Auswirkungen hat und dadurch die Ertragskraft, die Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsfähigkeit dieser Betriebe stark eingeschränkt werden?
6. Ist der Bundesregierung bekannt, daß unter dem Druck der freien Anbieter die Ersatzteilpreise für Automobile deutlich langsamer gestiegen sind als der Lebenshaltungskostenindex?
7. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung, daß bei Anhalten der Kanalisierungstendenzen des Kraftfahrzeugteilemarktes die etwa 24 Mio. Kraftfahrzeughalter und -fahrer, die etwa 12 Mrd. DM jährlich für Ersatzteile ausgeben, ohne wirksamen Schutz des Wettbewerbes bleiben, wenn den Behinderungen nicht Einhalt geboten wird?

Bonn, den 2. Dezember 1981

Hauser (Krefeld)
Landrè
Dr. Bötsch
Tillmann
Frau Geiger
Dr. Freiherr Spies von Büllenheim
Kraus
Müller (Wadern)
Kittelmann
Kolb
Dr. Jobst
Sick
Schröder (Lüneburg)
Hinsken
Kroll-Schüter
Niegel

Spranger
Klein (München)
Frau Will-Feld
Dolata
Linsmeier
Dr. Faltlhauser
Dr. Götz
Brunner
Doss
Echternach
Haase (Kassel)
Handlos
Dr. Pinger
Dr. Probst
Schulze (Berlin)
Dr. Schwörer