ZDK-MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die wichtigsten Baustellen

Hardware-Nachrüstung, Elektromobilität, Deutsche Umwelthilfe, neue Händlerverträge, neue Vergütungssysteme, zusätzliche Geschäftsmodelle, Online-Börsen – der ZDK kämpft derzeit an vielen Fronten.

ZDK-Präsident Jürgen Karpinski ist mittlerweile ein Routinier. Der gestandene Frankfurter Unternehmer und Volkswagen-/Audi-Händler wird auch im fünften Jahr seiner Amtszeit nicht müde, sich für die Belange der Branche einzusetzen. Auf der Mitgliederversammlung des Zentralverbandes des Deutschen Kfz-Gewerbes (ZDK) am 15. Juni in Stuttgart trug er wieder und wieder seine Forderung nach der Hardware-Nachrüstung für Euro-5-Diesel-Fahrzeuge vor. Er sagte es zu Baden-Württembergs Wirtschaftsministerin Nicole Hoffmeister-Kraut, zu EU-Kommissar Günther Oettinger, auf der Pressekonferenz und vor der Versammlung. Bei Herstellern und Importeuren, bei der Bundeskanzlerin und beim Bundesverkehrsminister ist er auch schon vorstellig geworden. „Dass das Thema Hardware-Nachrüstung in der öffentlichen Wahrnehmung einen so wichtigen Stellenwert erhalten hat, ist auch diesen Aktivitäten zu verdanken", fasste er in Stuttgart zusammen.

Diesel noch nicht am Ende

Leider haben die Bemühungen bis jetzt aber nicht zum Erfolg geführt. Es gibt noch immer kein klares politisches Signal für die Hardware-Nachrüstung. Dabei ist für die Verbandsvertreter klar, dass der Diesel längst noch nicht am Ende ist. Karpinski zitierte aus einer Studie des Ölkonzerns Exxon Mobil, wonach im Jahr 2040 in Deutschland noch rund zwölf Millionen Diesel-Pkw im Bestand sein werden – das ist mehr als ein Viertel. Aktuell sind es 15 Millionen und ein Drittel. Allerdings soll sich nach der Studie der Bestand von Fahrzeugen mit elektrifizierten Antrieben auf 14,5 Millionen Pkw erhöhen. Das sieht Karpinski noch nicht: „Aktuell haben wir bundesweit rund 340.000 E-Autos und Hybride auf den Straßen. Trotz Umweltbonus beißen die Kunden kaum an."

Aus dem Fördertopf des Bundes von 600 Millionen Euro seien bis Ende April gerade einmal rund 108 Millionen Euro abgerufen worden. Das sind knapp 20 Prozent in zwei Jahren. Und das auch noch teilweise zu Lasten der Händler, denn oftmals müssen sich die Autohäuser zu gleichen Teilen an der Förderung beteiligen – und die Beteiligung der Hersteller und Importeure wird zu Lasten anderer Boni gewährt.

> „Wir sind zuversichtlich, dass der Gesetzgeber dem Abmahn-Unwesen demnächst einen Riegel vorschiebt."
> Jürgen Karpinski, ZDK-Präsident

Für Karpinski ist klar: „Die Zukunft der alternativen Antriebe muss technologieoffen sein. Es darf sich nicht alles nur um die E-Mobilität drehen." Auch synthetische Kraftstoffe, Brennstoffzelle, Wasserstoffantrieb oder etwas ganz anderes könnten zur Lösung der Probleme beitragen.

Auf seiner „kleinen Rundreise zu den wichtigsten Baustellen" der Branche fand auch die Deutsche Umwelthilfe Platz. Er verpasste nicht nur deren Messungen zur Schadstoffbelastung der Luft einen Seitenhieb, sondern auch deren Abmahn-Unwesen und zeigte sich, zumindest was den letzten Punkt angeht, optimistisch: „Wir sind zuversichtlich, dass der Gesetzgeber dem Abmahn-Unwesen demnächst einen Riegel vorschiebt."

Grundlagen und Eckdaten

Beim Thema neue Händlerverträge, neue Vergütungssysteme, zusätzliche Geschäftsmodelle sieht er die Aufgabe des Verbandes vor allem darin, Grundlagen zu schaffen, mit denen die Betriebe die Chancen nutzen können, die sich ihnen bieten. Daran arbeite die ZDK-Arbeitsgruppe „Geschäftsmodelle/Konnektivität". Kernaufgabe der Fabrikatsverbände sei es, Eckdaten für zukunftsfähige Händlerverträge zu gestalten. Bei den Vergütungssystemen gehe es darum, zwei Punkte zu verknüpfen: ein traditionelles Margensystem und ein auf Aktivitäten basiertes System. Klares

ZDK TRITT AUS EUROPÄISCHEM VERBAND AUS

Seinen Austritt aus dem europäischen Dachverband Cecra hat der ZDK-Vorstand beschlossen. Auf der Mitgliederversammlung gab Präsident Jürgen Karpinski bekannt, dass die Cecra-Mitgliedschaft des ZDK zum 31. Dezember 2018 beendet werde.

Als einen wichtigen Grund nannte er das zunehmende Missverhältnis zwischen dem finanziellen Einsatz des ZDK als mit Abstand größtem Beitragszahler und den Resultaten der Arbeit von Cecra. Ein weiterer wesentlicher Faktor sei der zunehmende Mangel an Transparenz, sowohl bezogen auf die strategische Ausrichtung als auch auf das operative Geschäft des Verbandes. Dies sei besonders deswegen nicht nachvollziehbar, da der ZDK mit seinen eigenen personellen Ressourcen extrem viel fachliche Arbeit für den europäischen Dachverband geleistet habe. Aufgrund äußerst schwieriger Abstimmungsprozesse seien die Möglichkeiten der aktiven Gestaltung zunehmend eingegrenzt worden. Alle Versuche, hier Veränderungen herbeizuführen, seien letztlich gescheitert oder im Sande verlaufen.

Der ZDK werde die europäische Lobbyarbeit jetzt verstärkt über das seit September 2015 in Brüssel bestehende eigene Büro abwickeln sowie beispielsweise den europäischen Dachverband Ueapme (Handwerk und KMU) und die Afcar-Allianz nutzen. ZDK-Präsident Karpinski wies darauf hin, dass mit dem Austritt aus Sicht des ZDK die Tür zu Cecra nicht vollständig zugeschlagen sei, sondern bei erfolgreicher Reorganisation eine Mitarbeit durchaus mittelfristig wieder in den Bereich des Möglichen rücken könnte.

Ein Plädoyer für die Hardware-Nachrüstung und den Diesel stand wieder im Mittelpunkt der Ausführungen des ZDK. Besonders gebeutelt in diesem Zusammenhang ist der Landesverband Baden-Württemberg, dessen scheidender Präsident Harry Brambach (l.) seinem Frust Luft machte. Das ZDK-Führungstrio, v.l. Wilhelm Hülsdonk, Jürgen Karpinski und Thomas Peckruhn, wird nicht müde, ein klares politisches Signal zu fordern.

Ziel: Am Ende müssen die Händler einen angemessenen Ertrag erwirtschaften.

Erfolgreiche Geschäftsmodelle hätten sich hingegen die Fahrzeug-Online-Börsen geschaffen. „Platzhirsche nutzen ihre Marktstellung bei der Preisgestaltung", so Karpinski. Die Fachgruppe Fabrikatsvereinigungen unter der Leitung von ZDK-Vizepräsident Thomas Peckruhn sei bei diesem Thema aktiv geworden und habe bei mobile.de erreicht, dass die Fahrzeugbewertung verbessert wird. Der ZDK-Präsident verwies in diesem Zusammenhang auch auf den intensiven Dialog mit dem neuen Wettbewerber Heycar, mit dem eine Zusammenarbeit geprüft werde.

Doris Plate

ZDK PRÜFT BEITRAGSERHÖHUNGEN

Der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe hat ein strukturelles Defizit. So fasste es ZDK-Hauptgeschäftsführer Dr. Axel Koblitz in Stuttgart zusammen. Hauptsächlich die Personalausgaben seien durch die Einnahmen nicht gedeckt. Allein in diesem Jahr erwartet der Verband ein Minus von 345.000 Euro. Als Gründe dafür wurde angeführt, dass die Mitgliedsbeiträge seit 20 Jahren stagnieren, aber die inflations- und tarifrundenbedingten Kosten steigen. Zusätzlichen Aufgaben stünde aktuell kein Wegfall von Aufgaben gegenüber. Mögliche Einsparungen im Sach- und im Personalkostenbereich seien in den letzten Jahren schon weitgehend ausgeschöpft worden.

Um zu schauen, was noch geht, hat der ZDK-Vorstand jetzt einen Finanzausschuss gegründet, der alle Ausgabenpositionen kritisch überprüfen soll. Auch alle Einnahmepositionen sollen auf mögliche Steigerungen überprüft und neue Einnahmequellen erschlossen werden. Neue Aufgaben würden nur mit einer neuen Finanzierung übernommen – oder bestehende Aufgaben fallen weg. Sollte auf diesem Weg keine Lösung für das strukturelle Defizit gefunden werden, müsse man sich „über Beiträge Gedanken machen", so Koblitz. Für die Zukunft sei eine „behutsame Dynamisierung" angedacht. Diese könnte frühestens im nächsten Jahr beschlossen werden und dann 2020 in Kraft treten.