

Trübe Aussichten

ZDK-BUNDESTAGUNG – Die Branche muss sich auf härtere Zeiten einstellen.

VON DORIS PLATE

Die Aussichten für das Automobiljahr 2012 trüben sich ein. „Wenn nicht alle Anzeichen täuschen, wird der Neuwagenmarkt gegenüber dem Vorjahr mengenmäßig zurückgehen.“ Das ist die Einschätzung von ZDK-Präsident Robert Rademacher, die er anlässlich der Bundestagung des Kfz-Gewerbes am 10. September in Frankfurt gab.

Seine größte Befürchtung ist, dass der Markt durch noch mehr Kurzzulassungen noch mehr geschönt wird. Schon jetzt würden zwei Drittel der per Ende Juli insgesamt 540.000 Neuwagen, die auf Hersteller und Händler zugelassen sind, als Dienst- und Vorführwagen völlig ausreichen. 180.000 Fahrzeuge dienten also schon in den ersten sieben Monaten dieses Jahres nach Rademachers Worten nur „dem Schönen der Statistik“.

Rademacher mahnte Hersteller und Händler, doch endlich zu akzeptieren, dass der „Normalmarkt“ in Deutschland eben nur noch bei plus/minus drei Millionen Neuwagen-Einheiten liegt. In schwächeren Jahren würde das eben auch einmal nur 2,7 oder 2,8 Millionen Zulassungen bedeuten. „Aus den Rabattschlachten, die Hersteller – aber auch die Händler – viel Geld kosten, werden wir erst dann wieder herauskommen, wenn eine für Autos wie Südfrüchte gleichermaßen geltende Grundregel eingehalten wird, nämlich den Markt nachfrageorientiert zu beliefern!“, lautete der Appell des ZDK-Präsidenten.

KURZFASSUNG

Sinkende Zulassungszahlen, sinkende Erträge im Servicegeschäft und im Verkauf, Werkstattportale, fatale Herstelleraktionen – die Aussichten des Kfz-Gewerbes für das nächste Automobiljahr trüben sich ein.

Gleichzeitig tun sich aber auch wieder neue Chancen auf: Die Verkürzung der Prüffristen bei älteren Fahrzeugen würde den Hauptuntersuchungsmarkt um ein Drittel vergrößern. Auch Telematik bietet neue Möglichkeiten.



Es war seine Veranstaltung: Bundesinnungsmeister Wilhelm Hülsdonk sprach zu den fast 500 Teilnehmern der Bundestagung.

Service mit Bremsspuren

Auch das Werkstattgeschäft zeige inzwischen leichte Bremsspuren, und der Ertrag der Autohäuser werde unter anderem auch durch die Werkstattportale, die den Autofahrern für die Inspektion ihres Fahrzeugs Preisvergleiche anbieten, gefährdet: „Durch die Fixierung der Internet-Nutzer auf die billigsten Angebote droht eine Abwärtsspirale bei den Werkstattpreisen und damit für viele Betriebe eine Erosion der überlebenswichtigen Erträge aus dem Servicegeschäft“, so der ZDK-Präsident.

Fatales Service-Marketing

Das Thema Preise griff auch Bundesinnungsmeister und ZDK-Vizepräsident Wilhelm Hülsdonk auf. Ihm ist schon lange ein Dorn im Auge, dass immer wieder Werkstattleistungen als Marketinginstrument für den Neuwagenabsatz missbraucht und damit die überlebensnotwendigen Erträge gefährdet werden.

Als Beispiele nannte er den Versuch der VVD-Versicherung, gegenüber ihren Partnern bei Skoda einen aus Händler-sicht nicht mehr kostendeckenden Stundensatz für Karosserie- und Lackarbeiten durchzudrücken.

Auch das zentrale Service Management der Marke Opel versuche gerade einmal wieder – unter finanzieller Beteiligung der teilnehmenden Opel-Partner – die Preise für Ersatzteile und Werkstattleistungen ganz einfach abzusenken.

Meister-HU als Alternative

Da könnte die Meister-HU doch als neues Geschäftsfeld zur Belebung beitragen. Sollte die von der EU-Kommission vorgeschlagene Verkürzung der Prüffristen für ältere Pkw (ab dem siebten Jahr jährlich) kommen, würde die Anzahl der Hauptuntersuchungen zum Beispiel bei den Pkw um ca. zehn Millionen Prüfungen auf insgesamt mehr als 30 Millionen HU steigen.

„Da kommt dann sowohl auf unsere Betriebe als auch auf die Prüfinstitutionen einiges zu!“ Hülsdonk betonte, dass es dem ZDK nur darum gehe, den Kfz-Meisterbetrieben neben den Überwachungsinstitutionen die Berechtigung zum Durchführen der Hauptuntersuchung (HU) zu verschaffen. Diesen Vorschlag mache im Übrigen auch die EU-Kommission. Ob und wie eine Lösung aussehen könne, werde verbandsintern intensiv diskutiert. „Hier stellen sich uns viele Fragen – nach persönlicher Qualifikation, betrieblicher Ausstattung, nach den Anforderungen für Anerkennung, Überwachung und statistische Dokumentation“, so Hülsdonk.

Der Verband sei sowohl im Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium als auch mit den Überwachungsinstitutionen und bereite ein entsprechendes Konzept zur Präsentation in einer der nächsten Sitzungen des zuständigen Bund-Länder-Fachausschusses vor. Im entsprechenden Forum der Bundestagung schlugen die Wogen aber hoch. Es wurde deutlich, dass keineswegs alle Betriebe daran interessiert sind, die Möglichkeit zu bekommen, die HU selbst durchführen zu können.

Datenschutz bei eCall beachten

Ein anderes Thema, das derzeit in Brüssel wieder diskutiert wird, ist die Telematik. Das automatische Notrufsystem eCall ist bereits heute in Fahrzeugen eingebaut. Ab 2015 sollen alle in Europa verkauften Neuwagen mit eCall ausgestattet sein. Ziel ist es, die Anzahl der Verkehrstoten weiter zu verringern.

Allerdings eröffnet eCall den Automobilherstellern auch verlockende Möglichkeiten: Wenn man Fahrzeugdaten für die entsprechenden Telematiksysteme bei Unfällen direkt austauschen kann, warum dann nicht auch im Servicefall? Unter den Projektnamen sCall für Service und bCall für Panne (b für breakdown, engl. für Panne), wird derzeit daran gearbeitet. Der Bundesinnungsmeister betonte aber, dass in diesem Zusammenhang Datenschutzaspekte besonders beachtet werden müssten. „Der Datensatz, der automatisch vom Auto gesendet wird, muss standardisiert werden und darf nur die für eine Rettung notwendigen Informationen enthalten.“ Für Anwendungen wie sCall oder bCall müsse gelten, dass das Fahrzeug nicht automatisch und vom Nutzer unbemerkt Daten



1 Es ging heiß her im HU-Forum (v. l.): Rudolf Angerer (Innung Kelheim), Prof. Dr. Ing. Jürgen Brauckmann (TÜV Rheinland), Hans Peter Lange (Landesverband Berlin-Brandenburg), Heribert Braun (Bundesverkehrsministerium) und Bundesinnungsmeister Wilhelm Hülsdonk.

2 Start frei für die Azubi-Börse (v. l.): Moderatorin Andrea Griessbach, ZDK-Präsident Robert Rademacher und ZDK-Referentin Claudia Kefferpütz.

jeglicher Art an einen privaten Serviceanbieter senden dürfe. Sonst drohe die Steuerung des Servicegeschäfts in ausgewählte Betriebe.

Drohende Liberalisierung des AGB-Rechts

Zum Schluss seiner Rede warnte Hülsdonk vor der drohenden Liberalisierung des AGB-Rechts. Aus Sicht der Autohäuser hätte dies negative Auswirkungen auf diverse Vertragstypen, wie zum Beispiel Vertriebs- und Serviceverträge der markengebundenen Händler. Die Bemühungen der sogenannten „Frankfurter Initiative“, das AGB-Recht aufzuweichen, will der Bundesinnungsmeister nicht hinnehmen. Gemeinsam mit dem ZDH will der Verband konsequent im Bundesjustizministerium für das Fortbestehen

des gegenwärtigen AGB-Rechts plädieren und alle Hebel in Bewegung setzen, um diese Kröte nicht zu schlucken.

Auf die Mitarbeiter kommt es an

Im Programm der Bundestagung waren aber auch einige Punkte, die den Autohäusern Tipps für eine Verbesserung ihrer Arbeit lieferten. So nannte Prof. Dr. Hans-Joachim Flocke zahlreiche Beispiele, was Kfz-Betriebe bieten müssen, um im Wettbewerb als Arbeitgeber attraktiv zu sein. Sylvia Gerl von der BFC präsentierte die „neue“ Schule, die die Nachfolger in den Autohäusern fit fürs Car Business macht. ZDK-Referentin Claudia Kefferpütz stellte die neue Azubi-Börse des Gewerbes vor (www.autoberufe.de). Denn in Zukunft kann nur erfolgreich sein, wer die richtigen Mitarbeiter in seinem Haus hat. ■