



FRAGEN AN...

Albert Kockelmann, Ressortleiter Oldtimer beim ADAC

„DAS VERTRAUEN WÄCHST“

■ Albert Kockelmann, 61, ist in der Münchner ADAC Zentrale Ressortleiter für Oldtimer und Motorräder sowie zuständig für die Koordination von Marken- und Ortsclubs. Im Interview zieht Kockelmann Bilanz über den ADAC als deutschen Arm der Oldtimer-Weltorganisation FIVA, über Wagenpässe und bundesweite Korporativ-Clubs.

?: Seit Juli 2008 ist der ADAC als nationaler Arm des Oldtimer-Weltverbandes FIVA auch in die Rolle des einflussreichsten deutschen Oldtimerclubs hineinge-

wachsen. Wie fällt die Bilanz der ersten knapp drei Jahre aus?

KOCKELMANN: Es waren sehr erfolgreiche drei Jahre. Als uns die Rechte der nationalen Autorität von der FIVA überraschend angetragen wurden, haben wir bei vielem fast bei Null angefangen. Es gab keine Übergabe der Unterlagen durch unsere Vorgänger. Wir blicken jetzt aber auf eine sehr erfolgreiche Wahrnehmung der nationalen und auch internationalen Interessen der FIVA zurück.

?: Was heißt das konkret?

KOCKELMANN: Wir haben

zum Beispiel das System der Korporativ-Clubs ins Leben gerufen, die heute erfolgreich arbeitende Oldtimer-Sektion des ADAC weiter ausgebaut und das ganze Wesen der FIVA Identity Card, das ist der internationale Wagenpass der FIVA, auf eine vernünftige Basis gestellt. Aktuell ist die ADAC Oldtimer-Sektion in wichtigen Kommissionen vertreten, und auch mit vielen Vertreterverbänden anderer Länder hat sich eine gute Zusammenarbeit entwickelt.

?: Ein Wort zu den Pässen. Wie viele hat der ADAC bis jetzt

ausgestellt, und wie sind die Bearbeitungszeiten?

KOCKELMANN: Wir haben bis jetzt rund 600 Pässe ausgestellt. Unser Ziel ist eine Bearbeitungsdauer von zwei bis vier Wochen, die tatsächliche Dauer haben wir statistisch erfasst. Die Bearbeitungszeiten liegen im Durchschnitt bereits unter dem Zielwert. Probleme entstehen, wenn Zweifel an der Korrektheit des entsprechenden Oldtimers auftauchen und der Besitzer keine kompletten, schlüssigen Belege zur Historie seines Fahrzeugs beibringen kann. Das ist gemäß den

Regeln der FIVA seine Bringschuld. Gefälligkeitspässe stellt der ADAC nicht aus. Wer Mitglied im ADAC und in einem Korporativ-Club ist, zahlt statt der Basisgebühr von 160 Euro nur 80.

?: *Wie viele Korporativ-Clubs gibt es schon beim ADAC?*

KOCKELMANN: Wir arbeiten derzeit mit 42 Korporativ-Clubs zusammen, die insgesamt rund 70000 Mitglieder repräsentieren. Darunter ist zum Beispiel der Veteranen Fahrzeug Verband mit rund 3200 Mitgliedern, der Porsche Club Deutschland mit 6600 Mitgliedern, der Audi Club International mit 5000, der Bundesverband Historische Landtechnik mit 13600 und die IG TR Südwest mit 630 Mitgliedern. Von den 16 deutschen Mercedes-Clubs sind bereits acht dabei, mit insgesamt mehr als 10000 Mitgliedern.

?: *Einige der geschätzt rund 3000 deutschen Oldtimer-Clubs, die ja zum Teil noch nicht einmal als Eingetragene Vereine registriert sind, gehen dem ADAC gegenüber auf vorsichtige Distanz. Sie fürchten, als Korporativ-Club Selbständigkeit zu verlieren.*

KOCKELMANN: Diese Befürchtung ist völlig unbegründet. Der ADAC hat schon 1904, ein Jahr nach seiner Gründung, damit begonnen, Ortsclubs aufzunehmen. Derzeit sind es rund 1850. Diese Clubs sind aber nur lokal oder regional tätig, nicht bundesweit. Heute bietet etwa die Internet-Technik national und international eine viel bessere Vernetzung der Szene, und wir haben vor vier Jahren beschlossen, auch mit überregionalen oder sogar internationalen Oldtimer-Clubs zusammenzuarbeiten.

?: *Welche Vorteile genießen denn ein Korporativ-Club beziehungsweise seine Mitglieder?*

KOCKELMANN: Viele Clubs möchten ihre Interessen bun-

desweit vertreten wissen, haben aber nicht die Größe, das allein zu stemmen, ein Büro in Berlin zu unterhalten oder in Brüssel vorstellig zu werden. Da arbeitet der ADAC für seine Korporativ-Partner mit. Außerdem machen wir Werbung für die Clubs, indem wir ihnen beispielsweise Raum zur Club-Präsentation in unserem Oldtimer-Ratgeber oder dem Internetauftritt zur Verfügung stellen.

?: *Birgt das nicht die Gefahr, die Clubs stromlinienförmig auf die Marschroute des ADAC auszurichten?*

KOCKELMANN: Genau das enthält unser Korporationsvertrag nicht. In der Präambel heißt es, beide Parteien sind sich darüber einig, dass die Kooperation unter Berücksichtigung und Wahrung der besonderen Identität sowie der Eigenständigkeit der beiden Vereine durchgeführt werden soll. Das spricht sich in der Szene herum, und wir haben in den vergangenen Jahren ganz klar alle Signale bekommen, dass das Vertrauen in den ADAC bei unseren Partnerclubs wächst. Während die Ortsclubs den einzelnen ADAC-Regionalclubs angehören, sind die Korporativ-Clubs bei der Zentrale in München angedockt. Aber Einfluss nehmen wir deshalb nicht. Wir wollen, dass die Partner-Clubs in jedem Fall selbständig bleiben.

?: *Welche Vorteile haben denn die einzelnen Mitglieder dieser Korporativ-Clubs?*

KOCKELMANN: Wir wissen, dass Clubmitglieder mit ihren Oldtimern sehr pfleglich umgehen. Deshalb gibt es zum Beispiel für sie bei unserer Classic-Car-Versicherung 20 Prozent Rabatt. Generell gibt es für die Clubmitglieder viele ADAC-Leistungen wie eben die FIVA-Pässe oder die Fahrzeugbewertung günstiger, und die Clubs zahlen zum Beispiel reduzierte Tarife für Rechtsschutz-, Unfall- oder

auch Haftpflichtversicherungen – etwa bei Veranstaltungen. Die Clubs gelten unabhängig von der Mitgliederzahl als ein Mitglied, zahlen aber keinen Beitrag und bekommen Ausstattungen wie Stehtische und Schirme mit Clublogo gratis gestellt. Ihre Mitglieder werden dabei nicht automatisch auch ADAC-Mitglieder. Das kann jeder selbst entscheiden. Aber je nach Menge der ADAC-Mitglieder in einem Korporativ-Club bemisst sich der Zuschuss, den der ADAC an die Clubkasse zahlt.

?: *Wenn schon keinen Beitrag, was erwartet der ADAC denn von seinen neuen Partnern?*

KOCKELMANN: Die Clubs sind zum Beispiel mit vielen



„WIR SCHREIBEN SOGAR VERTRAGLICH FEST, DASS UNSERE KORPORATIV-CLUBS IN JEDEM FALL SELBSTÄNDIG BLEIBEN“

Helfern bei ADAC-Veranstaltungen vor Ort und stellen uns ihr historisches Know-how zur Verfügung. Die Typreferenten und Technischen Referenten der Clubs fungieren oft als FIVA-Prüfer und helfen uns hier in Deutschland somit bei der Erstellung der FIVA-Pässe. Das Modellwissen der Experten aus den Korporativ-Clubs ist uneinholbar, und für uns ist das Fachwissen solcher Spezialisten unverzichtbar. Gemeinsam mit denen leisten wir darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zum Erhalt des Technischen Kulturguts.

DAS INTERVIEW FÜHRTE MOTOR-KLASSIK-REDAKTEUR MALTE JÜRGENS, FOTOS BEATE JESKE