



Bettina Kerschbaumer führte im Auftrag von Friedrich Nagl durch das Programm

„Schade, wenn wir das versäumt hätten“, war die einhellige Meinung der rund 300 Personen, die zum „Österreichischen Tag der Kfz-Wirtschaft“ gekommen waren. Das von Komm.-Rat Friedrich Nagl, Bundesinnungsmeister der Kfz-Techniker, anspruchsvoll organisierte Programm hätte sich aber noch mehr Teilnehmer verdient – vor allem mehr, die nicht selbst in irgendeiner Innungsfunktion tätig sind.

Neben den Vortragenden aus den Reihen der Sponsoren – Garanta, Castrol und Birner – wurde vor allem das Referat von Dr. Jürgen Creutzig, Präsident der Kfz-Gewerbevereinigung CECRA, gespannt erwartet. Die Zuhörer erhofften sich handfeste Prognosen zur Kfz-GVO, doch Creutzig musste bedauernd abwinken.

Auf verlorenem Posten?

Die Rauchzeichen aus Brüssel signalisieren für den Kfz-Handel nichts Gutes. Die neue kartellrechtliche Freistellung ermöglicht den Herstellern die Abschaffung des bisher erlaubten Mehrmarkenvertriebes, der Niederlassungsfreiheit und des freien Unternehmensverkaufes an Markenkollegen. Die Folge ist eine massive Entwertung der bestehenden Händlerverträge und damit der Markenbetriebe. Wie weit diese negativen Prognosen auch für das Service- und Reparaturgeschäft gelten, lässt sich laut Creutzig noch nicht abschätzen. Er hofft, dass es mit der Ablösung der Wettbewerbskommissarin Neelie Kroes doch noch zu einem Umschwung in Richtung einer Verlängerung der Kfz-GVO kommt.

Vor allem für freie Werkstätten ist dieses Festklammern an Markenverträgen nicht ganz nachvollziehbar, zumal im Neuwagenhandel derzeit bekannterweise nichts zu verdienen ist. Die Hersteller sind auf den Verkauf durch die Markenbetriebe angewiesen – und nicht umgekehrt! Den ungebundenen Werkstätten geht es vor allem um den freien und wirtschaftlich vertretbaren Zugang zu technischen Informationen. Dabei haben sie

Blick in die Glaskugel

Die Zukunft des Kfz-Gewerbes war Thema eines viel beachteten Fachkongresses, den die Wirtschaftskammer Mitte Jänner in Wien abhielt.



Dr. Jürgen Creutzig



Matthias Horx



Wolfgang Wister

die volle Unterstützung der Autofahrerverbände, die Millionen Konsumenten hinter sich versammeln. Aus Sicht der Politiker in Brüssel hat das mehr Gewicht als all die bisherigen Argumente der bedrohten Autohändler.

Globalisierung ohne Händler

Der Zukunftsforscher Matthias Horx hatte es mit seinen globalen Analysen bis zum Jahr 2050 leichter als Creutzig, dessen Prognosen für 2010 schon in kürzester Zeit überprüfbar sein werden. Laut seinen „Megatrends“ sind neue Verkehrssysteme ebenso wahrscheinlich wie die Globalisierung des auch in Zukunft bestehenden Bedürfnisses nach individueller Mobilität – allerdings mit dem Unterschied von zwei Milliarden neuen Konsumenten in Asien, Afrika und Südamerika. Dem europäischen Autohandel bleibt im Gegensatz zur Industrie wenig Spielraum: Er muss auch in Zukunft verkaufen, was ihm von den Herstellern vorgesetzt wird.

Woher nehmen?

Die Grenzen der Globalisierung legte Dipl.-Ing. Wolfgang Wister praxisnah dar. Als technisch-rechtlicher Berater von Magna weiß er, wie die einzelnen Regierungen ihre Märkte abschotten. Mit Umwelt- und Sicherheitsstandards lässt es sich dabei in der EU genauso trefflich punkten wie in den USA. So wird in Kalifornien mit dem Schlagwort „zero emission“ dem Elektroauto der Weg geebnet: Angesichts der starken Lobby der dort heimischen Elektronikindustrie eine naheliegende Entscheidung. Woher allerdings der nötige Strom in die Steckdosen kommen soll – dafür hatte auch Wister keine Lösung parat. ● (KNÖ)

Offenbarungsgleich: Die abschließende Diskussion machte die Niederlage der Interessenvertreter in Sachen GVO deutlich.

