

## 80 Millionen Franken für Autokäufer

Von Hans Galli, Bern.

Aktualisiert um 06:34 Uhr

[Artikel als E-Mail versenden](#)

[Empfänger \(E-Mail\)\\*](#)

[Absender \(E-mail\)\\*](#)

[Schliessen](#)

Die Schweizer Kunden profitieren von der Liberalisierung des Automarkts. Doch sie ist gefährdet, weil die EU neue Wege sucht.



Autofahrer profitieren vom offenen Markt: Am Autosalon in Genf.

Bild: Keystone

Die Schweiz war früher bei Autos eine Hochpreisinsel. Die Hersteller schraubten die Preise für die kaufkräftigen Eidgenossen in die Höhe. Das hat sich geändert: Wer heute in der Schweiz ein Auto kauft, muss nicht mehr tiefer in die Tasche greifen als in der EU. Das geht aus dem Gutachten «Automobilbranche und Wettbewerb am Scheideweg» der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaft (ZHAW) hervor, die gestern in Bern vorgestellt wurde. Die Konsumenten sparten jährlich 80 Millionen Franken, so das Fazit.

Auslöser für die Trendwende war die Marktöffnung im Jahr 2005. Seither dürfen die Autohersteller und Importeure die Händler nicht mehr fest an sich binden: Letztere können die Preise selber bestimmen und haben die Möglichkeit, mehrere Automarken parallel zu führen. Die Betriebe haben die Wahl, ob sie Handel und Service oder nur einen der beiden Bereiche betreiben wollen. Garagen dürfen Garantiarbeiten für mehrere Marken ausführen, Ersatzteile können sie auf dem

Argus Ref 36516702

europäischen Markt frei einkaufen, sofern die Qualität stimmt.

#### Horrorszenario trat nicht ein

Beschlossen wurde die Marktöffnung bereits im Jahr 2002. Die Wettbewerbskommission (Weko) verabschiedete damals ihre Kfz-Bekanntmachung. Sie gewährte der Branche aber eine Übergangsfrist bis 2005, damit sie das Händlernetz anpassen konnte. Die Prognosen waren damals düster: Bis zu 40 Prozent der über 4000 Autogaragen in der Schweiz seien dem Untergang geweiht, prophezeite das Beratungsunternehmen Mercer. Die Liberalisierung werde zu einer Konzentration führen: Der Trend gehe Richtung Grossbetriebe auf Kosten der kleinen Garagen.

Doch laut der gestern vorgestellten Studie ist das Gegenteil passiert: Die Kleinbetriebe sind gestärkt worden, obwohl sich der Wettbewerb verschärft hat. Das zumindest geht aus der Befragung von 1400 Unternehmern hervor: Vier von fünf haben angegeben, der Konkurrenzdruck beim Neuwagenabsatz habe sich erhöht oder sogar stark erhöht. Vor allem konkurrenzlierten sich die Händler jetzt dort, wo es früher praktisch keinen Wettbewerb gab: beim Verkauf der Autos derselben Marke. Trotz des Konkurrenzdrucks sagte jedes zweite Unternehmen, der Umsatz sei seit der Marktöffnung gestiegen.

Etwa 15 Prozent der Unternehmen verkaufen heute mehrere Automarken, und immerhin 5 Prozent der Garagen haben auf reinen Service umgestellt. Gerade die kleinen Betriebe profitieren offensichtlich davon, dass ihnen die Importeure die Bedingungen nicht mehr diktieren können. Viele von ihnen haben dank der Marktöffnung eine Nische gefunden. Das ist auch der Hauptgrund, weshalb der Autogewerbeverband Schweiz für die Beibehaltung der Marktöffnung in der jetzigen Form kämpft.

#### EU plant Abschwächung

Aufgeschreckt wurde die Branche durch Pläne der EU, ihre Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) aufzuheben oder abzuschwächen. Die GVO ist das Vorbild für die Kfz-Bekanntmachung in der Schweiz. Im Juli hat die EU beschlossen, die Marktliberalisierung zumindest bis ins Jahr 2013 weiterzuführen. Stephan Simon von der EU-Kommission in Brüssel sagte gestern auf einer Tagung des Autogewerbeverbandes in Bern, nach 2013 werde die jetzige Regelung kaum weitergeführt. Es werde wohl nur noch eine Mini-GVO geben. Diese dürfte sich nicht mehr auf den Neuwagenverkauf beziehen, sondern nur noch auf den Service-, Reparatur- und Ersatzteilmarkt.

Für zusätzliche Beunruhigung im Schweizer Autogewerbe sorgen Forderungen im Inland, dass nicht nur die Kfz-Bekanntmachung geändert werden soll, sondern auch das Kartellgesetz. In einem Expertenbericht zum Kartellgesetz von Anfang Januar steht, dass Absprachen zwischen Lieferanten und Händlern nicht in jedem Fall schädlich seien. Auch die Denkfabrik Avenir Suisse hat schon eine Lockerung des Verbots von Vertikalabsprachen gefordert. Die rigide Durchsetzung sei volkswirtschaftlich schädlich.

Weko-Präsident Walter Stoffel meinte, es wäre schade, eine Regelung aufzugeben, deren Erfolg derart klar sichtbar sei. Letztlich müsse sich die Schweiz aber nach der EU-Regelung ausrichten.

#### Lob von allen Seiten

Auch Niklaus Lundsgaard-Hansen, Präsident des Touring Clubs der Schweiz, lobte die Marktöffnung. Die 1,6 Millionen TCS-Mitglieder hätten als Kunden nicht nur von günstigen Autopreisen profitiert. Für den TCS-Pannendienst sei wichtig, dass die Patrouilleure freien Zugang zu den technischen

Argus Ref 36516702

Angaben aller 5000 in der Schweiz verkauften Automodelle hätten.

Selbst Max Nötzli, Geschäftsführer der Importeurvereinigung Auto Schweiz, plädierte im Interesse der Rechtssicherheit für eine Verlängerung der Kfz-Bekanntmachung – aber nur für 5 Jahre. Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.  
(Tages-Anzeiger)

Erstellt: 23.09.2009, 04:00 Uhr

---

Argus Ref 36516702

## 80 Millionen Franken für Autokäufer

Von Hans Galli, Bern.  
Aktualisiert vor 36 Minuten

Die Schweizer Kunden profitieren von der Liberalisierung des Automarkts. Doch sie ist gefährdet, weil die EU neue Wege sucht.



Autofahrer profitieren vom offenen Markt: Am Autosalon in Genf.

Bild: Keystone

Artikel zum Thema

Auch in der Krise wird geträumt

Die Schweiz war früher bei Autos eine Hochpreisinsel. Die Hersteller schraubten die Preise für die kaufkräftigen Eidgenossen in die Höhe. Das hat sich geändert: Wer heute in der Schweiz ein Auto kauft, muss nicht mehr tiefer in die Tasche greifen als in der EU. Das geht aus dem Gutachten «Automobilbranche und Wettbewerb am Scheideweg» der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaft (ZHAW) hervor, die gestern in Bern vorgestellt wurde. Die Konsumenten sparen jährlich 80 Millionen Franken, so das Fazit.

Auslöser für die Trendwende war die Marktöffnung im Jahr 2005. Seither dürfen die Autohersteller und Importeure die Händler nicht mehr fest an sich binden: Letztere können die Preise selber bestimmen und haben die Möglichkeit, mehrere Automarken parallel zu führen. Die Betriebe haben die Wahl, ob sie Handel und Service oder nur einen der beiden Bereiche betreiben wollen. Garagen dürfen Garantiearbeiten für mehrere Marken ausführen, Ersatzteile können sie auf dem europäischen Markt frei einkaufen, sofern die Qualität stimmt.

Horrorszenario trat nicht ein

Argus Ref 36516701

Beschlossen wurde die Marktöffnung bereits im Jahr 2002. Die Wettbewerbskommission (Weko) verabschiedete damals ihre Kfz-Bekanntmachung. Sie gewährte der Branche aber eine Übergangsfrist bis 2005, damit sie das Händlernetz anpassen konnte. Die Prognosen waren damals düster: Bis zu 40 Prozent der über 4000 Autogaragen in der Schweiz seien dem Untergang geweiht, prophezeite das Beratungsunternehmen Mercer. Die Liberalisierung werde zu einer Konzentration führen: Der Trend gehe Richtung Grossbetriebe auf Kosten der kleinen Garagen.

Doch laut der gestern vorgestellten Studie ist das Gegenteil passiert: Die Kleinbetriebe sind gestärkt worden, obwohl sich der Wettbewerb verschärft hat. Das zumindest geht aus der Befragung von 1400 Unternehmen hervor: Vier von fünf haben angegeben, der Konkurrenzdruck beim Neuwagenabsatz habe sich erhöht oder sogar stark erhöht. Vor allem konkurrenzten sich die Händler jetzt dort, wo es früher praktisch keinen Wettbewerb gab: beim Verkauf der Autos derselben Marke. Trotz des Konkurrenzdrucks sagte jedes zweite Unternehmen, der Umsatz sei seit der Marktöffnung gestiegen.

Etwa 15 Prozent der Unternehmen verkaufen heute mehrere Automarken, und immerhin 5 Prozent der Garagen haben auf reinen Service umgestellt. Gerade die kleinen Betriebe profitieren offensichtlich davon, dass ihnen die Importeure die Bedingungen nicht mehr diktieren können. Viele von ihnen haben dank der Marktöffnung eine Nische gefunden. Das ist auch der Hauptgrund, weshalb der Autogewerbeverband Schweiz für die Beibehaltung der Marktöffnung in der jetzigen Form kämpft.

#### EU plant Abschwächung

Aufgeschreckt wurde die Branche durch Pläne der EU, ihre Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) aufzuheben oder abzuschwächen. Die GVO ist das Vorbild für die Kfz-Bekanntmachung in der Schweiz. Im Juli hat die EU beschlossen, die Marktliberalisierung zumindest bis ins Jahr 2013 weiterzuführen. Stephan Simon von der EU-Kommission in Brüssel sagte gestern auf einer Tagung des Autogewerbeverbandes in Bern, nach 2013 werde die jetzige Regelung kaum weitergeführt. Es werde wohl nur noch eine Mini-GVO geben. Diese dürfe sich nicht mehr auf den Neuwagenverkauf beziehen, sondern nur noch auf den Service-, Reparatur- und Ersatzteilmarkt.

Für zusätzliche Beunruhigung im Schweizer Autogewerbe sorgen Forderungen im Inland, dass nicht nur die Kfz-Bekanntmachung geändert werden soll, sondern auch das Kartellgesetz. In einem Expertenbericht zum Kartellgesetz von Anfang Januar steht, dass Absprachen zwischen Lieferanten und Händlern nicht in jedem Fall schädlich seien. Auch die Denkfabrik Avenir Suisse hat schon eine Lockerung des Verbots von Vertikalabsprachen gefordert. Die rigide Durchsetzung sei volkswirtschaftlich schädlich.

Weko-Präsident Walter Stoffel meinte, es wäre schade, eine Regelung aufzugeben, deren Erfolg derart klar sichtbar sei. Letztlich müsse sich die Schweiz aber nach der EU-Regelung ausrichten.

#### Lob von allen Seiten

Auch Niklaus Lundsgaard-Hansen, Präsident des Touring Clubs der Schweiz, lobte die Marktöffnung. Die 1,6 Millionen TCS-Mitglieder hätten als Kunden nicht nur von günstigen Autopreisen profitiert. Für den TCS-Pannendienst sei wichtig, dass die Patrouilleure freien Zugang zu den technischen Angaben aller 5000 in der Schweiz verkauften Automodelle hätten.

Selbst Max Nötzli, Geschäftsführer der Importeurvereinigung Auto Schweiz, plädierte im Interesse der Rechtssicherheit für eine Verlängerung der Kfz-Bekanntmachung – aber nur für 5 Jahre.

Argus Ref 36516701

Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.  
(Tages-Anzeiger)

Erstellt: 23.09.2009, 04:00 Uhr

## 80 Millionen Franken für Autokäufer

Von Hans Galli, Bern.

Aktualisiert vor 35 Minuten

Artikel als E-Mail versenden

Empfänger (E-Mail)\*

Absender (E-mail)\*

Schliessen

Die Schweizer Kunden profitieren von der Liberalisierung des Automarkts. Doch sie ist gefährdet, weil die EU neue Wege sucht.



Autofahrer profitieren vom offenen Markt: Am Autosalon in Genf.

Bild: Keystone

Die Schweiz war früher bei Autos eine Hochpreisinsel. Die Hersteller schraubten die Preise für die kaufkräftigen Eidgenossen in die Höhe. Das hat sich geändert: Wer heute in der Schweiz ein Auto kauft, muss nicht mehr tiefer in die Tasche greifen als in der EU. Das geht aus dem Gutachten «Automobilbranche und Wettbewerb am Scheideweg» der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaft (ZHAW) hervor, die gestern in Bern vorgestellt wurde. Die Konsumenten sparten jährlich 80 Millionen Franken, so das Fazit.

Auslöser für die Trendwende war die Marktöffnung im Jahr 2005. Seither dürfen die Autohersteller und Importeure die Händler nicht mehr fest an sich binden: Letztere können die Preise selber bestimmen und haben die Möglichkeit, mehrere Automarken parallel zu führen. Die Betriebe haben die Wahl, ob sie Handel und Service oder nur einen der beiden Bereiche betreiben wollen. Garagen dürfen Garantiarbeiten für mehrere Marken ausführen, Ersatzteile können sie auf dem

Argus Ref 36516695

europäischen Markt frei einkaufen, sofern die Qualität stimmt.

Horrorszenario trat nicht ein

Beschlossen wurde die Marktöffnung bereits im Jahr 2002. Die Wettbewerbskommission (Weko) verabschiedete damals ihre Kfz-Bekanntmachung. Sie gewährte der Branche aber eine Übergangsfrist bis 2005, damit sie das Händlernetz anpassen konnte. Die Prognosen waren damals düster: Bis zu 40 Prozent der über 4000 Autogaragen in der Schweiz seien dem Untergang geweiht, prophezeite das Beratungsunternehmen Mercer. Die Liberalisierung werde zu einer Konzentration führen: Der Trend gehe Richtung Grossbetriebe auf Kosten der kleinen Garagen.

Doch laut der gestern vorgestellten Studie ist das Gegenteil passiert: Die Kleinbetriebe sind gestärkt worden, obwohl sich der Wettbewerb verschärft hat. Das zumindest geht aus der Befragung von 1400 Unternehmen hervor: Vier von fünf haben angegeben, der Konkurrenzdruck beim Neuwagenabsatz habe sich erhöht oder sogar stark erhöht. Vor allem konkurrenzten sich die Händler jetzt dort, wo es früher praktisch keinen Wettbewerb gab: beim Verkauf der Autos derselben Marke. Trotz des Konkurrenzdrucks sagte jedes zweite Unternehmen, der Umsatz sei seit der Marktöffnung gestiegen.

Etwa 15 Prozent der Unternehmen verkaufen heute mehrere Automarken, und immerhin 5 Prozent der Garagen haben auf reinen Service umgestellt. Gerade die kleinen Betriebe profitieren offensichtlich davon, dass ihnen die Importeure die Bedingungen nicht mehr diktieren können. Viele von ihnen haben dank der Marktöffnung eine Nische gefunden. Das ist auch der Hauptgrund, weshalb der Autogewerbeverband Schweiz für die Beibehaltung der Marktöffnung in der jetzigen Form kämpft.

EU plant Abschwächung

Aufgeschreckt wurde die Branche durch Pläne der EU, ihre Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) aufzuheben oder abzuschwächen. Die GVO ist das Vorbild für die Kfz-Bekanntmachung in der Schweiz. Im Juli hat die EU beschlossen, die Marktliberalisierung zumindest bis ins Jahr 2013 weiterzuführen. Stephan Simon von der EU-Kommission in Brüssel sagte gestern auf einer Tagung des Autogewerbeverbandes in Bern, nach 2013 werde die jetzige Regelung kaum weitergeführt. Es werde wohl nur noch eine Mini-GVO geben. Diese dürfte sich nicht mehr auf den Neuwagenverkauf beziehen, sondern nur noch auf den Service-, Reparatur- und Ersatzteilmarkt.

Für zusätzliche Beunruhigung im Schweizer Autogewerbe sorgen Forderungen im Inland, dass nicht nur die Kfz-Bekanntmachung geändert werden soll, sondern auch das Kartellgesetz. In einem Expertenbericht zum Kartellgesetz von Anfang Januar steht, dass Absprachen zwischen Lieferanten und Händlern nicht in jedem Fall schädlich seien. Auch die Denkfabrik Avenir Suisse hat schon eine Lockerung des Verbots von Vertikalabsprachen gefordert. Die rigide Durchsetzung sei volkswirtschaftlich schädlich.

Weko-Präsident Walter Stoffel meinte, es wäre schade, eine Regelung aufzugeben, deren Erfolg derart klar sichtbar sei. Letztlich müsse sich die Schweiz aber nach der EU-Regelung ausrichten.

Lob von allen Seiten

Auch Niklaus Lundsgaard-Hansen, Präsident des Touring Clubs der Schweiz, lobte die Marktöffnung. Die 1,6 Millionen TCS-Mitglieder hätten als Kunden nicht nur von günstigen Autopreisen profitiert. Für den TCS-Pannendienst sei wichtig, dass die Patrouilleure freien Zugang zu den technischen

---

Argus Ref 36516695



Angaben aller 5000 in der Schweiz verkauften Automodelle hätten.

Selbst Max Nötzli, Geschäftsführer der Importeurvereinigung Auto Schweiz, plädierte im Interesse der Rechtssicherheit für eine Verlängerung der Kfz-Bekanntmachung – aber nur für 5 Jahre. Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.  
(Tages-Anzeiger)

Erstellt: 23.09.2009, 04:00 Uhr