

## Von Öffnung des Automarkts profitieren alle



BILD ALESSANDRO DELLA BELLA/KEYSTONE

Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.

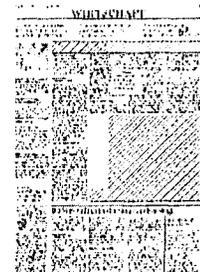
**Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.**

**Von Hans Galli, Bern**

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 Gut-

achten «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 Garantiewerke für mehrere Marken ausführen, Ersatzteile können sie auf dem europäischen Markt frei einkaufen, sofern



Argus Ref 36508248

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 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 Absprachen zwischen

#### Lieferanten und Händlern sind nicht immer schädlich.

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 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.

## Von Öffnung des Automarkts profitieren alle



BILD ALESSANDRO DELLA SELLA/KEYSTONE

Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.

**Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.**

**Von Hans Galli, Bern**

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 Gut-

achten «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 europäischen Markt frei einkaufen, sofern



Argus Ref 36508251

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 konkurrierten 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

#### Absprachen zwischen

#### Lieferanten und Händlern sind nicht immer schädlich.

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. Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.

## Von Öffnung des Automarkts profitieren alle



BILD ALESSANDRO DELLA BELLA-KEYSTONE

Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.

**Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.**

**Von Hans Galli, Bern**

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 Gut-

achten «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 Garantlearbeiten für mehrere Marken ausführen, Ersatzteile können sie auf dem europäischen Markt frei einkaufen, sofern



Argus Ref 36508245

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 konkurrierten 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

#### Absprachen zwischen

#### Lieferanten und Händlern sind nicht immer schädlich.

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. Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.

## Von Öffnung des Automarkts profitieren alle



BILD ALESSANDRO DELLA BELLA/KEYSTONE

Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.

**Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.**

**Von Hans Galli, Bern**

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 Gut-

achten «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 europäischen Markt frei einkaufen, sofern



Argus Ref 36508242

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 konkurrierten 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

#### Absprachen zwischen

#### Lieferanten und Händlern sind nicht immer schädlich.

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. Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.

## Von Öffnung des Automarkts profitieren alle



BILD ALESSANDRO DELLA BELLA/KEYSTONE

Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.

**Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.**

**Von Hans Galli, Bern**

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 Gut-

achten «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 Garantiarbeiten für mehrere Marken ausführen, Ersatzteile können sie auf dem europäischen Markt frei einkaufen, sofern



Argus Ref 36508239

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 konkurrenzieren 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

**Absprachen zwischen**

**Lieferanten und Händlern sind nicht immer schädlich.**

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. Dagegen forderte Urs Wernli, Direktor des Autogewerbeverbandes, eine unbefristete Verlängerung der jetzigen Regelung.

## Von Öffnung des Automarkts profitieren alle



BILD ALESSANDRO DELLA SKELLA/KEYSTONE

Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.

Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.

Von Hans Galli, Bern

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 Gut-

achten «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 europäischen Markt frei einkaufen, sofern



Argus Ref 36508234

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 konkurrierten 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

#### Absprachen zwischen

#### Lieferanten und Händlern sind nicht immer schädlich.

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 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.

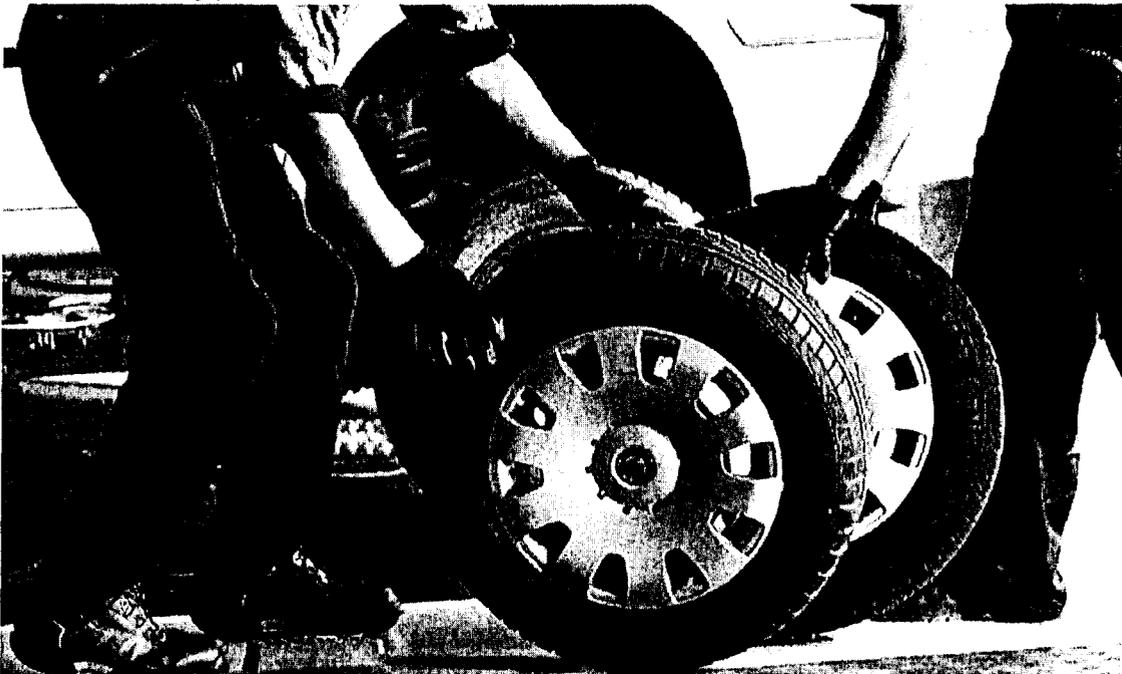
Argus Ref 36508234

## Automarkt erfolgreich geöffnet

Von Hans Galli, Bern.

Aktualisiert um 04:00 Uhr

Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die im Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.



Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.

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 europäischen Markt frei einkaufen, sofern die Qualität stimmt.

Horrorszenario trat nicht ein

Argus Ref 36516696

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 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 36516696

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

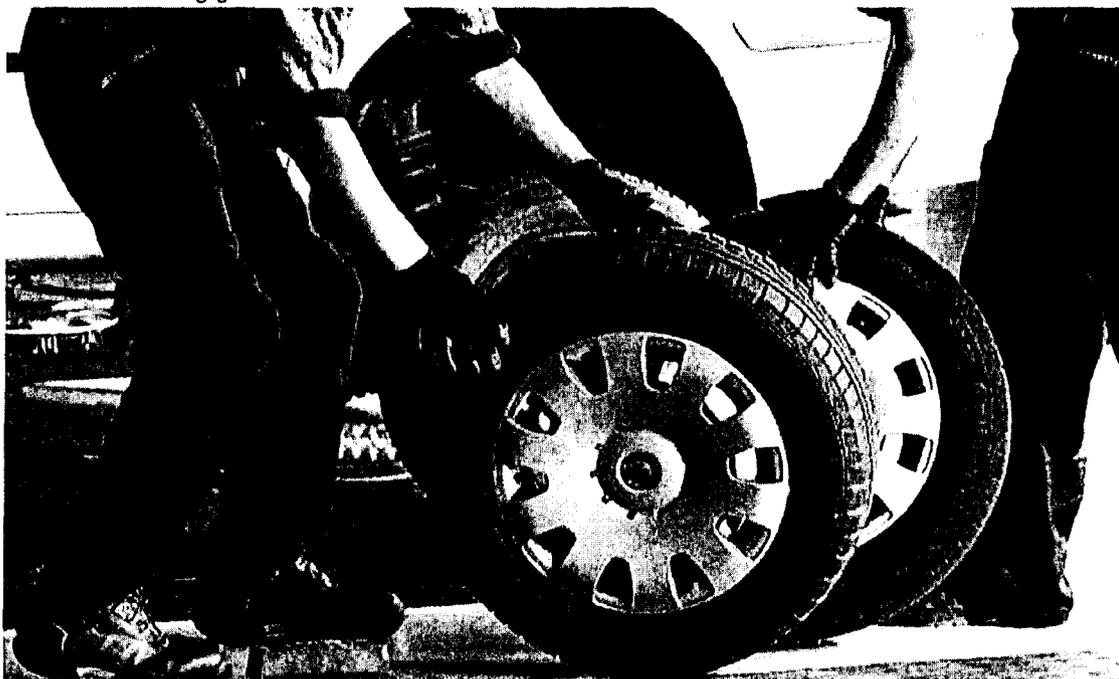
Erstellt: 23.09.2009, 04:00 Uhr

## Automarkt erfolgreich geöffnet

Von Hans Galli, Bern.  
Aktualisiert um 04:00 Uhr  
Artikel als E-Mail versenden  
Empfänger (E-Mail)\*  
Absender (E-mail)\*

Schliessen  
Ihre E-Mail wurde abgeschickt.  
Schliessen

Konsumenten, Autohändler und Importeure sind sich einig: Die im Liberalisierung des Schweizer Automarkts muss weitergeführt werden. Da die EU ihre Regelung überprüft, ist allerdings auch die Schweizer Lösung gefährdet.



Eine runde Sache: Vor allem Kleinbetriebe konnten von der Liberalisierung des Automarkts profitieren.  
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

Argus Ref 36516697

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 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 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

Argus Ref 36516697

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

Erstellt: 23.09.2009, 04:00 Uhr