

**VFT-Veranstaltung mit breiter Themenauswahl**

Am 12. April 2024 fand im MobilitätsCampus Wien die Jahresveranstaltung des VFT – Verband der freien Kfz-Teile-Fachhändler/Klosterneuburg mit rund 60 Teilnehmern statt. In seiner Einleitung verwies VFT-Obmann Sascha Öllinger auf die bei der Veranstaltung komplett vertretene Wertschöpfungskette rund um das Automobil in Österreich. „Hausherr“ Georg Ringseis, LIM Fahrzeugtechnik Wien, legte dem Publikum die Idee hinter dem MobilitätsCampus Wien als praxisnahe Ausbildungsstätte für Aus- und Weiterbildung nahe. „Wir wollen dort einhaken, wo die Berufsschule aufhört“, so Ringseis. Christian Pesau, GF des Arbeitskreises der Automobilimporteure in der Industriellenvereinigung (IV), hob die Bruttowertschöpfungseffekte in Höhe von 30 Mrd € durch die Automobilwirtschaft in Österreich hervor. Dieser Sektor sichere (Datenmaterial aus 2019) rund 350.000 Arbeitsplätze, Sorge für ein direktes Steueraufkommen von 10,2 Mrd € und habe in 10 Jahren mehr als 3.200 Patente angemeldet. (GRA)

**VFT-Podium 1: Forderung nach Technologieoffenheit**

In der ersten Diskussionsrunde des Tages kamen unter der Moderation von VFT-Vorstandsmitglied Walter Birner Bianca Dvorak, GF BG des Fahrzeughandels/Wien, Alex Jan Erdmann, Manager External Affairs bei der Mahle GmbH/Stuttgart (D), Franz Lettner, GF der Birner GmbH/Perchtoldsdorf, Georg Ringseis, LIM der Fahrzeugtechnik Wien, Gerhard Schönauer, Vertriebsleiter Retail bei der BestDrive Austria GmbH/Wiener Neudorf, und Andreas Klappacher, Gründer E-Mobilitätszentrum 4u GmbH/Bad Vigaun, zu Wort. Mahle-Vertreter Erdmann – der Konzern verfügt über 4 Standorte in Österreich – hält eine umweltfreundliche Produktion für möglich und pochte, auch mit Verweis auf das Internationale Wiener Motorensymposium, auf Technologieoffenheit bei den Fahrzeugantrieben der Zukunft. Die Balance zwischen markengebundenen und -ungebundenen Kfz-Betrieben sprach Birner-GF Franz Lettner an. In der Fläche seien die Markenbetriebe nicht so stark vertreten, die freien Betriebe fungierten dort als regionale Mobilitätsdienstleister. Umso wichtiger sei der Zugang zu den im Fahrzeug generierten Daten, ebenso wie zu den Ersatzteilen. (GRA)

**VFT-Podium 1: Nur mit Mobilität „brummt der Wirtschaftsmotor“**

Herausforderungen für Kfz-Betriebe gebe es derzeit viele, hielt LIM Georg Ringseis fest. Es brauche den raschen und freien Zugang zu Kfz-Teilen, um Kunden damit versorgen zu können. „Wir sind von der individuellen Mobilität abhängig, nur so kann der Wirtschaftsmotor Österreich brummen.“ Beim Thema Fahrerassistenzsysteme (FAS), die mit Juli 2024 bei allen in der EU neuzugelassenen Pkw Pflicht werden, ortete Ringseis auch Haftungsfragen – etwa für den Fall, wenn (Re-)Kalibrierungen nach Instandsetzungsarbeiten mangelhaft oder gar nicht durchgeführt würden. Den Fachkräftemangel thematisierte BestDrive-VL Gerhard Schönauer. „Wir müssen die Fachkräfte der Zukunft selbst ausbilden.“ Das sei allerdings nicht einfach, denn auch die Qualität und Anzahl der Bewerber sei im Sinken begriffen. Es gelte, und das in allen Branchen, den Stellenwert der Lehre zu erhöhen. (GRA)

**VFT-Podium 1: „Baustellen“ bei der E-Mobilität**

„Beim Laden ist die E-Mobilität in Österreich noch nicht ganz zukunftssicher“, brachte E-Mobilitätszentrum-4u-Gründer Andreas Klappacher in die Diskussion ein. Wenn der Fahrzeugbestand so bleibe, dann passe die vorhandene Infrastruktur. Blicke man allerdings in die Zukunft, dann müsse noch viel passieren. Die Politik müsse die Förderung beibehalten und auch die Investitionen der Kfz-Betriebe (zum Beispiel Trafostationen) ebenso berücksichtigen. Für Bianca Dvorak vom Bundesgremium Fahrzeughandel ist es wichtig, auf die Transformation in der Branche hinzuweisen. „Fahrzeuge sind ein Paradebeispiel für Nachhaltigkeit“, so Dvorak mit Blick auf die Reparaturfähigkeit. Den Fahrzeughandel sieht sie als Mobilitätspartner, der den Konsumenten die Wahl des für sie sinnvollsten Fortbewegungsmittels erleichtere. (GRA)

**VFT-Podium 1: „Wrackbörse nicht mehr zeitgemäß“**

Individuelle Mobilität müsse sowohl von der Umwelt- als auch der wirtschaftlichen Seite ermöglicht werden, so Bianca Dvorak vom Bundesgremium Fahrzeughandel. Sie sprach sich auch dafür aus, auf neue Technologien Rücksicht zu nehmen. E-Fahrzeuge hätten im Vergleich zu Verbrennern Gewichtsnachteile. Wolle man mit diesen auch bspw. einen Wohnwagen ziehen, wo würde rasch die 3,5-t-Grenze überschritten. Aus diesem Grund forderte sie, die Gewichtsgrenze für den B-Führerschein auf 4,25 t auszudehnen.

Birner-GF Franz Lettner zufolge sollte angestrebt werden, Fahrzeuge so lange wie möglich auf der Straße zu halten. Das treffe auf Verbrenner ebenso zu wie auf E-Fahrzeuge. „Eine Wrackbörse ist 2024 nicht mehr zeitgemäß“, sagt Lettner. Fahrzeuge aus der Wrackbörse würden oftmals im Ausland günstig repariert und fänden dann wieder nach Österreich zurück. „Hier müssten auch die Versicherungen einlenken, denn in den meisten Fällen könnten die Schäden repariert werden.“ Das Thema Wrackbörse griff auch LIM Georg Ringseis auf: „Viele Totalschäden müssten keine sein.“ Im Fahrzeug sollte auch die Sensorik, Stichwort FAS, regelmäßig kontrolliert werden, hier sei die §57a-Überprüfung ein probates Mittel. „Ich bin für die Rückkehr zur jährlich durchgeführten §57a-Überprüfung“, so Ringseis. Die periodische Überprüfung sollte auf auch E-Scooter und Fahrräder ausgedehnt werden, forderte der LIM. (GRA)

**VFT-Podium 1: Forderung nach EU-einheitlicher Fahrzeugüberprüfung**

Wichtig sei eine EU-weite Regelung zur Fahrzeugüberprüfung, betonte Mahle-Vertreter Alex Erdmann. Dazu sollte die PTI-Richtlinie fristgerecht in einer Legislaturperiode abgeändert werden, mahnte er Brüssel zu mehr Tempo. Rund um das Datenthema brauche es mehr denn je eine sektorspezifische Gesetzgebung, die Forderung werde jedoch von den Fahrzeugherstellern blockiert. Auf die Bemühungen der AATP (Austrian Automotive Transformation Platform) nahm Andreas Klappacher vom E-Mobilitätszentrum 4 Bezug. Im Rahmen dieser werden relevante Stakeholder der Automobilwirtschaft in Österreich, aktuell 75 und darunter auch der VFT, an einen Tisch gebracht und Lösungen für die Zukunft der Mobilität erarbeitet. (GRA)

**VFT-Podium 2: Schlagabtausch zwischen Ex-Minister und Importeuren**

Weitaus hitziger ging es bei der zweiten Podiumsdiskussion mit Vertretern von Politik und Wirtschaft zu. Die Verkehrssprecher NAbg. Andreas Ottenschläger (ÖVP), NAbg. Alois Stöger (SPÖ) und Hermann Weratschnig (Grüne) stellten sich ebenso wie VFT-Vorstandsmitglied Walter Birner, Stefan Hutschinski, Einzelhandelssprecher im Bundesgremium Fahrzeughandel, und Automobilimporteurs-Geschäftsführer Christian Pesau den Fragen von Moderatorin Mari Lang. Während das koalitionäre Duo Ottenschläger und Weratschnig die Mobilität in ihrer Vielfalt betonte, prangerte Ex-Verkehrsminister Stöger die laut ihm „zur Schau gestellte Überheblichkeit der Spitzenmanager in der EU-Autoindustrie“ an, die sich zu einem Problem entwickle. Als Beispiel nannte er den „Diesel-Skandal“. Zudem ortete Stöger Versäumnisse in der Produktion, E-Fahrzeuge müssten zum halben Preis angeboten werden, damit diese für die Bevölkerung bezahlbar seien. Diese Vorwürfe wollten weder Christian Pesau noch die anwesenden Repräsentanten der österreichischen Automobilimporteure, die sich im Publikum befanden, gelten lassen und übten harsche Kritik an den Aussagen von Stöger. Grünen-Abgeordneter Weratschnig wollte seinen Blick lieber in die Zukunft richten und sprach Hausaufgaben der Politik (EU-Führerschein-Richtlinie, jährliche Fahrzeugüberprüfungen etc.) an. (GRA)

**VFT-Podium 2: „Freie Mobilitätswahl“ auch in der Zukunft**

ÖVP-Verkehrssprecher Andreas Ottenschläger misst dem Auto auch für die Zukunft viel Potenzial zu. „Im urbanen Raum könnte es weniger Autos geben, die absolute Zahl wird wohl nicht schrumpfen.“ Es gelte, den Spagat zwischen Umwelt- und Konsumentenfreundlichkeit zu schaffen. Die Politik gebe nur den Rahmen vor, die Wirtschaft müsse die Möglichkeit vorgeben und umsetzen, so Ottenschläger. „Die freie Mobilitätswahl wird es immer geben“, unterstrich Stefan Hutschinski vom Bundesgremium Fahrzeughandel. „Die Automobilwirtschaft hat es immer geschafft, sehr modern voranzugehen.“ Es brauche Technologieoffenheit, denn der Kunde sei verunsichert, so Hutschinski. (GRA)

**VFT-Podium 2: „Es gibt keine unpolitische Förderung“**

Die E-Mobilität sei ein grünes Thema, die Industrie habe das Bestreben, diese Fahrzeuge in den Markt zu bringen, erklärte Automobilimporteurs-Geschäftsführer Christian Pesau. Für ihn müsse das Thema Förderungen unpolitisch gesehen werden. „Das Ende eines Fahrzeugs kann hinausgezögert werden. Dazu müsse es aber so konzipiert werden, dass es reparabel bleibt“, ortete VFT-Vorstandsmitglied Walter Birner Tendenzen einzelner Hersteller, Reparaturen an Fahrzeugen zu erschweren oder gar unmöglich zu machen. Ex-Verkehrsminister Alois Stöger hätte gerne eine Industrie, die auf die Bedenken der Konsumenten Rücksicht nehme. „Es gibt keine unpolitische Förderung“, hielt der SPÖ-Verkehrssprecher fest. Barrieren rund um die E-Mobilität müssten weiter abgebaut werden. (GRA)

**VFT-Podium 2: Unklar ist, ob Verbrenner-Aus 2035 hält**

Ob das Verbrenner-Aus in der EU wie geplant 2035 in Kraft trete und wie die dazu geplante Evaluierung 2026 konkret aussehe, hänge von der politischen Zusammensetzung ab, so Grünen-Verkehrssprecher Hermann Weratschnig. „Es gibt die Vorgabe mit 2035 und die ist gut.“ Ähnlich argumentierte Ex-Verkehrsminister Alois Stöger: „2026 braucht es eine Regierung, die auf Klimaziele setzt.“ Man müsse sich auf den Transformationsprozess in der Mobilität einlassen, das sei vielfach noch nicht geschehen. Zudem könnte es hier auch zu einer Spaltung in der Bevölkerung kommen. ÖVP-Verkehrssprecher Ottenschläger brachte 2 Aspekte ein: Auf der einen Seite brauche es in Österreich leistbare Mobilität, Stichwort Mobilität der Arbeitskräfte, auf der anderen Seite gebe es unbestreitbare Klimaziele. Über den Weg der Mobilität in die Zukunft werde wohl weiter gestritten werden, ist sich Ottenschläger sicher. (GRA)

\* \* \* \* \*

**Erste Kundenautos des Audi Q6 e-tron kommen im Juli**

Sehr großes Kundeninteresse registriert Thomas Beran, Markenleiter Audi bei der Porsche Austria GmbH & Co OG/Salzburg, am neuen Q6 e-tron: Es gebe extrem viele Anfragen von Kunden, die schon gerne in diesem Fahrzeug sitzen würden. Erste Modelle sollen in wenigen Wochen bei den Händlern eintreffen, die Kundenfahrzeuge ab Mitte Juli. Ein Fahrzeug, das am 8. April im „House of Progress“ in Wien den Medien gezeigt wurde, bleibt rund einen Monat in Österreich und wird auch in Salzburg Interessenten gezeigt. Weiters wird das Fahrzeug beim Profi-Golfturnier in Murhof (Steiermark) stehen; dort können auch Händler ihre Kunden mitnehmen. Eine Woche lang steht das Fahrzeug dann wieder in Wien, wo es Unternehmern und Großabnehmern gezeigt wird. „Die Kaufabschlüsse finden dann wieder bei den Händlern statt“, sagt Beran. Er erwartet sich beim Q6 e-tron Verkäufe etwa in der Höhe des Q5: „Nachdem Elektrofahrzeuge nun auch bei der Ladeleistung und bei der Reichweite deutliche Fortschritte erzielt haben, gibt es eigentlich keine Kompromisse mehr im Vergleich mit Verbrennern.“ Etwa 80% der Kunden des Q6 e-tron sollen – wie bei Audi üblich – Firmen sein; auch bei Klein- und mittelständischen Unternehmen sieht man großes Interesse. (MUE)