

# 1948—1988

40 Jahre

## Allgemeine Erklärung der Menschenrechte



### Und was tun Sie dagegen?

Seit 1961 setzt sich die internationale Menschenrechts- und Gefangenenhilfsorganisation **amnesty international**

- für die Freilassung von Gewissensgefangenen
- für freie Gerichtsverfahren
- gegen Folter und Todesstrafe ein.

Unterstützen auch Sie die Menschenrechtsarbeit von **amnesty international** durch eine Spende (Handels- und Gewerbebank, Kto.-Nr. 000101567)

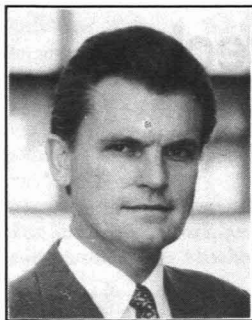
Falls Sie genauere Informationen wünschen oder aktives bzw. förderndes Mitglied von **amnesty international** werden wollen, wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

# **amnesty international**

8010 Graz, Dietrichsteinplatz 9, Telefon 0316 / 77 2 45

In dieser Rubrik stellt DER WIRTSCHAFTSINGENIEUR prominente Mitglieder des Verbandes vor, durchleuchtet ihren Tätigkeitsbereich hinterfragt ihre Meinung zu aktuellen Themen und vergißt auch die private Seite nicht. Das Gespräch führten Dominik BRUNNER und Michael HEHN.

## Eduard Leischko



**Komm.Rat Dipl.-Ing. Dr.techn. Eduard Leischko, Jahrgang 1941, absolvierte in Graz das Studium Wirtschaftsingenieurwesen-Maschinenbau und graduierte 1965 zum Dipl.-Ing., 1969 promovierte er mit der Dissertation »Lagerhaltung von Automobilersatzteilen« zum Dr.techn. Er übernahm das elterliche Autohaus in Linz. Die Firma Eduard Leischko vertritt die französischen Automarken Peugeot und Talbot in Oberösterreich. Im Stammhaus in Linz und den Filialbetrieben in Braunau, Enns, Steyr und Wels sind ca. 150 Mitarbeiter beschäftigt. Neben seiner Funktion als selbständiger Unternehmer ist Komm.Rat Leischko in verschiedenen Interessenvertretungen tätig: u.a. ist er Bundesinnsungsmeister der KFZ-Mechaniker, Bundesgremialvorsitzer des Fahrzeughandels, Verhandlungsleiter bei den Kollektivvertragsverhandlungen des metallbearbeitenden Gewerbes und Kurator des OÖ-WIFI.**

**Der Wirtschaftsingenieur:** Ab 1.1.1988 sind in Österreich neue Abgasbestimmungen in Kraft getreten. Diese bringen im wesentlichen Zulassungsbeschränkungen für KFZ mit sich. Wie werden sich diese auf den österreichischen KFZ-Markt auswirken?

**Leischko:** Die durchschnittlichen Zulassungszahlen pro Jahr von 240.000 Neuwagen und 560.000 Gebrauchtwagen werden wie in den letzten Jahren auch 1988 ungefähr beibehalten werden. Lediglich die Preise der Gebrauchtwagen werden in den kommenden Monaten aufgrund der höheren Nachfrage etwas ansteigen und zwar diejenigen von Fahrzeugen jüngeren Baujahres. Der Markt als solcher wird weiters durch ausfallende Importe von Gebrauchtwagen beeinflusst werden, weil in den Nachbarländern keine den österreichischen Abgasbestimmungen entsprechenden Fahrzeuge angeboten werden.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Wie hoch war der Anteil an importierten Gebrauchtwagen bisher?

**Leischko:** Ca. 4 — 5% der gesamten österreichischen Zulassungen.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Welches Kaufverhalten erachten Sie für die österreichischen Autokäufer als typisch?

**Leischko:** Je nach Haltung den Abgasbestimmungen und der Umweltbelastungen gegenüber kann man verschiedene Typen unterscheiden: Viele Österreicher versuchten die Katalysatorpflicht zu umgehen, indem sie sich vor der Einführung der neuen Bestimmungen einen Neuwagen anschafften, aus Angst, bei Auslandsreisen schlechte Treibstoffversorgung vorzufinden. Andere Käufer wiederum lösten das Treibstoffproblem bei Auslandsreisen durch den Kauf eines Diesel-Fahrzeuges. Gleichzeitig leisteten sie einen Beitrag zur Schonung der Umwelt; deshalb werden derzeit etwa 20% Diesel-PKW verkauft, während es früher nur 8 — 10% waren. Eine weitere Käufergruppe vertraute der Katalysator-Technologie und kaufte ohne Bedenken ein Fahrzeug der Kat-Generation. Lediglich ein Anteil von 5% verlangte beim Kauf ausdrücklich aus Umweltschutzgründen einen Katalysator.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Können Sie einen Wirtschaftsvergleich zwischen Diesel- und Kat-PKW anstellen?

**Leischko:** Derzeit hat sich die Rentabilität wesentlich zugunsten des Diesels verschoben, da die Anschaffungskosten heute für beide Varianten annähernd die gleichen sind, die Treibstoffkosten jedoch beim Diesel geringer sind. Daher stellt heute der Diesel die Alternative schlechthin dar, wenn nicht in Zukunft die Diskussion um die Umweltfreundlichkeit des Diesels verstärkt einsetzen wird.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Stellt die Gesetzeslage aus Sicht des Autohandels eine befriedigende Lösung dar?

**Leischko:** Bezüglich der Besteuerung des Katalysators gibt es unsererseits Bestrebungen, den Mehrwertsteuersatz von 32% zu senken. Wir vom Fahrzeughandel wünschen uns außerdem noch eine Verschrottungsprämie für jene Fahrzeuge, die vor dem 1.10.1975 zugelassen wurden, denn vor diesem Zeitpunkt gab es keinerlei Abgasvorschriften. Zusätzlich erwarten wir eine raschere Umstellung der Tankstellen auf Euro-Super.

**Der Wirtschaftsingenieur:** In Österreich wird ein Vollbeitritt zur EG diskutiert. Wie ist Ihre Meinung dazu und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für den Autohandel?

**Leischko:** Bei der Vollversammlung der Bundeswirtschaftskammer im Dezember 1987 wurde beschlossen, daß der EG-Beitritt vollzogen werden soll, da die Nicht-Teilnahme am EG-Binnenmarkt ab 1992 wirtschaftliche Probleme bringt. Aus Untersuchungen geht hervor, daß ohne Beitritt zur EG etwa 30% der Betriebe untergehen würden, wogegen der EG-Beitritt nur 5 — 10% Betriebsschließungen zur Folge hätte. Als Konsequenz für den Autohandel müßte eine Anpassung an EG-Steuersätze, die zwischen 14 und 20% für PKW liegen, erfolgen. Eine Beibehaltung der 32%igen Luxussteuer wäre dann nicht mehr vertretbar.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Im Herbst 1987 fanden die Kollektivvertragsverhandlungen für das metallbearbeitende Gewerbe statt. Welche Verhandlungsergebnisse wurden erzielt?

**Leischko:** Wie schon traditionell verhandelt zuerst die Metallindustrie für rund 200.000 Arbeiter und Lehrlinge. Die Ergebnisse dieser Verhandlungen bilden die Basis für die darauffolgenden des metallbearbeitenden Gewerbes, an

denen ich als Verhandlungsleiter der Arbeitgebervertretung teilnehme. Auch dieses Jahr wurden für die 95.000 im Gewerbe Beschäftigten die von der Metallindustrie ausgehandelten Prozentsätze übernommen, da diese durchaus den wirtschaftlichen Gegebenheiten des Gewerbes entsprechen.

Das Hauptthema für uns war heuer die Arbeitszeitverkürzung. Es ist uns im Gewerbe gelungen, erst ab 1.1.89 — also 2 Jahre nach der Metallindustrie — die Wochenarbeitszeit zu reduzieren.

Für mich ist das ein wesentlicher Erfolg. Zusätzlich werden die Lehrlinge im Metallgewerbe einen neuen Zeitbegriff bekommen: neben der Arbeitszeit und der Freizeit wurde die Bildungszeit eingeführt. Die 1,5 Stunden, die bei der Arbeitszeitverkürzung entstehen, können für berufliche Ausbildung verwendet werden, wobei der Arbeitgeber die Finanzierung übernimmt.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Wie sieht dieses Modell in der Praxis aus?

**Leischko:** Es werden Kurse installiert werden, die die Ausbildungsintensität erhöhen. Dies ist deshalb möglich, da der Lehrling im Gewerbe einen sehr hohen Stellenwert einnimmt. In Abstimmung mit den einzelnen Metallinnungen werden Ausbildungsschwerpunkte festgelegt, die dann das WIFI abdecken soll. Man muß versuchen, das so regional wie möglich durchzuführen. Dieses neue Bildungsmodell betrifft nur das metallverarbeitende Gewerbe.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Sehen Sie für die Zukunft Probleme auf dem Arbeitsmarkt des metallverarbeitenden Gewerbes?

**Leischko:** Bei den Lehrberufen wird es aufgrund der geburtenschwachen Jahrgänge schwieriger werden, da ein geringeres Lehrlingsangebot vorhanden sein wird.

Weiters schaffen die konkurrierenden Ausbildungssysteme Probleme, auf der einen Seite das duale Berufsausbildungssystem, auf der anderen Seite die Mittelschulen. Ich sehe die Gefahr darin, daß alle, denen es möglich ist, die Mittelschule wählen, und dadurch das Problem der qualifizierten Fachkräfte größer wird.

In der eigenen Branche, der Kraftfahrzeugmechaniker, ist dieses Problem noch nicht gegeben, weil der KFZ-Mechaniker noch immer zu den »Modeberufen« gehört und der Andrang auf Lehrstellen noch relativ groß ist.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Wie könnte Ihrer Meinung nach das Problem der qualifizierten Facharbeiter gelöst werden?

**Leischko:** Die Betriebe müssen verstärkt in ihre Mitarbeiter investieren und entsprechende Schulungsprogramme anbieten. Das »Jammern« nach Facharbeitern ist sicherlich begründet, nur vergessen viele Betriebe, daß sie die Facharbeiter auch in den eigenen Reihen finden könnten. Sie müssen nur den Mut aufbringen, den Arbeiter für mehrere Monate zu entsprechender Weiterbildung zu veranlassen und das auch zu finanzieren.

**Der Wirtschaftsingenieur:** Wir danken für das interessante Gespräch.