

# Herausforderung Pandemie für die Automobilbranche

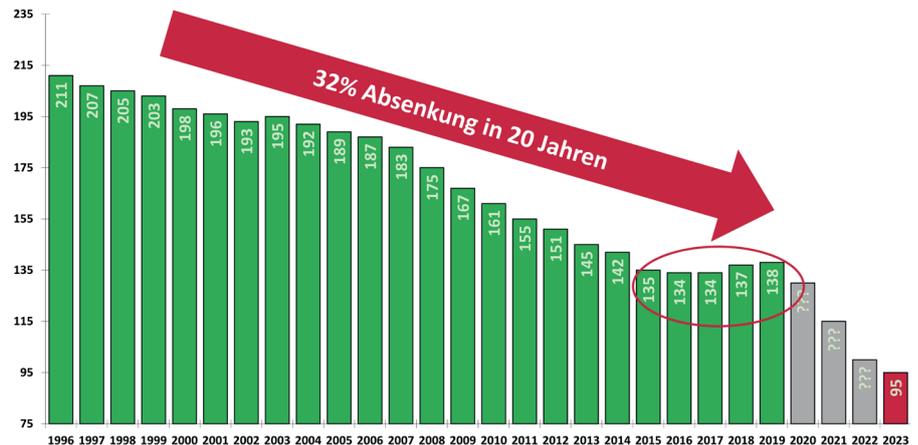
Das dritte SAE-Webinar 2021 begeisterte 18 Teilnehmende, die sich aus erster Hand von Andreas Burgener, Direktor der Vereinigung der Automobilimporteure auto schweiz, informierten, wie sich die Covid-Pandemie auf die Automobilbranche ausgewirkt hat. Er beleuchtete den Markt, zeigte die Trends und deckte auf, welche Langzeitfolgen auf die Branche und Konsumenten zukommen.

Der Vorstand der SAE Switzerland ist aktiv und lanciert nach zwei Webinars im 2021 und der digitalen Hauptversammlung ein weiteres SAE-Webinar, um den Mitgliedern spannende Referate und Inputs aus der Fahrzeugwelt anzubieten. Der Präsident Dominik Steffen durfte am 12. Mai 2021 virtuell und über Video-Konferenz Andreas Burgener als Referenten begrüßen. Er ist seit 2003 Direktor der Importeursvereinigung auto schweiz und gilt als profunder Kenner der Automobiltechnik, bündelt die Interessen der Schweizer Fahrzeugimporteure und amtiert gleichzeitig auch als Lobbyist für Fragen der Mobilität in der Politik.

In einem rund halbstündigen Referat, das als Videoaufzeichnung auf der SAE-Homepage nachgeschaut werden kann, zeigte Burgener nicht nur die Entwicklungen punkto CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rückspiegel auf, sondern auch die Herausforderungen für die Automobilhersteller im Banne der Covid-19-Pandemie und der eidgenössischen Abstimmung vom 13. Juni 2021.

## Technologie hilft CO<sub>2</sub> einzusparen

Die Grafik oben rechts versinnbildlicht eine Tatsache, die von vielen Menschen zu wenig wahrgenommen wird: Kontinuierliche Entwicklungen im Antriebsstrang sorgten für höhere Wirkungsgrade, geringeren Verbrauch und dies trotz grösseren und schwereren Fahrzeugen. Erst der Die-



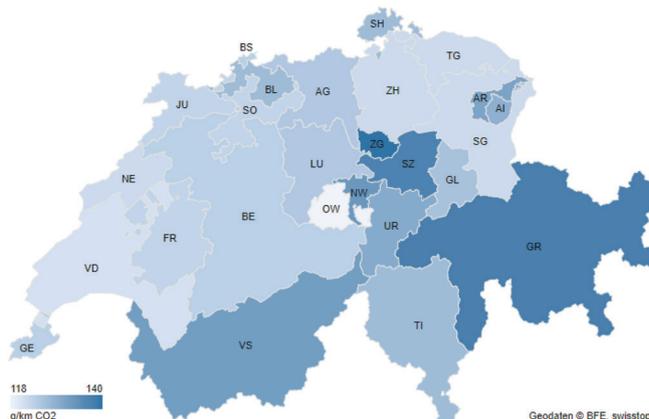
Der Trend beim Neuwagenverkauf ist erfreulich: Seit Jahrzehnten zeigen sich die Bemühungen der Automobilindustrie, effizientere Antriebe in die Fahrzeuge zu bringen. Durch die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung und die Änderung des Fahrzyklus wurden allerdings die Spielregeln geändert.



Ein Fahrzeug wird neu auf dem WLTP-Zyklus gemessen und muss auch bei den RDE (Real Drive Emission) auf der Strasse die Emissionsgrenzwerte einhalten. Gegenüber dem NEFZ wurde die Geschwindigkeit erhöht und damit stieg aufgrund des Zyklus der Verbrauch/CO<sub>2</sub>.



Der Referent Andreas Burgener, Direktor der Importeursvereinigung auto schweiz, zeigte nicht nur die Auswirkungen von Covid auf.



Fahrzeugmarkt Schweiz: Die Topografie sowie die Kaufkraft lässt sich 1:1 in dieser Schweizerkarte festmachen: Je bergiger desto mehr 4x4-Fahrzeuge sind immatrikuliert und je mehr Vermögen durchschnittlich vorhanden ist, desto grösser und leistungsfähiger der Fahrzeugpark (je dunkler die Kantone).

selskandal 2016 brach den Trend, da viele Neuwagenkäufer auf Otto- statt Dieselmotoren setzten.

Für Burgener ist klar, dass die Automobilbranche in der Schweiz systemrelevant ist: rund 19'800 Betriebe mit über 220'000 Mitarbeitern sind direkt oder indirekt im Mobilitätssektor tätig. Die Corona-Pandemie traf die Branche hart. Insbesondere der Neuwagenverkauf brach, wie die Grafik oben rechts darstellt, massiv ein, da die Showrooms geschlossen und Probefahrten über längere Zeiträume verboten waren.

Bei den Pws brach der Neuwagenmarkt um rund -24% ein, bei den Lieferwagen um -19%, schwere Nutzfahrzeuge circa -17%. Einziger Lichtblick auf bescheidenem Einheitenniveau: Camper legten im vergangenem Jahr um 21% zu.

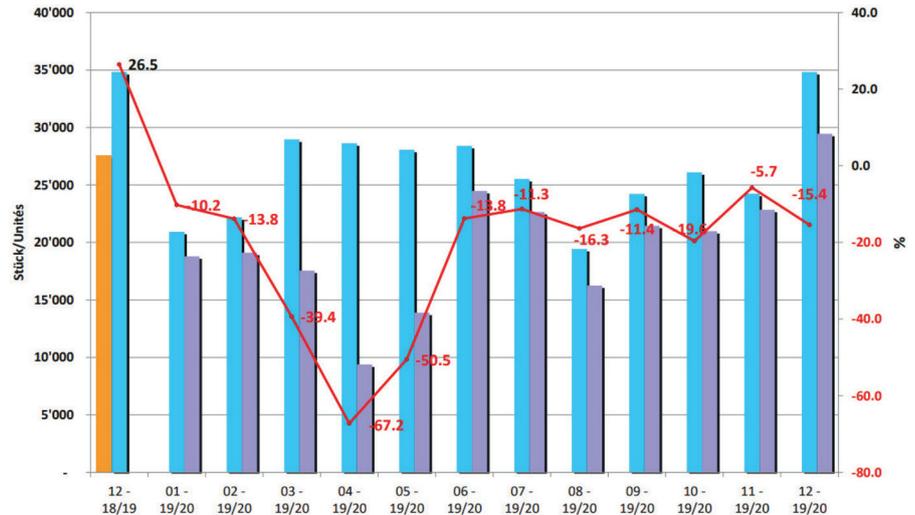
### Geänderte Regeln während dem Spiel

Die grösste Herausforderung der Branche nebst der Bewältigung der Coronafolgen ist der Druck der CO<sub>2</sub>-Abgabe. Für das Jahr 2019 mussten die Schweizer Importeure eine Busse von insgesamt 78 Mio. Franken bezahlen, fürs 2020 (Zahlen liegen noch nicht definitiv vor) müssen über 100 Mio. Franken berappt werden. Die Zunahme von Neuwagen mit alternativen Antrieben half, den Zielwert des Flottenausstosses von 95 g/km beinahe zu erreichen. Die Änderung des Messzyklus von NEFZ auf WLTP sorgte aber für eine Erhöhung der Flottenemission.

Durchschnittlich emittiert der Fahrzeugpark einzig durch den Wechsel des Messzyklus um rund 6 g CO<sub>2</sub>/km mehr. Doch dies stellte die Branche nicht alleine auf den Prüfstand: Durch die Pandemie wurde einerseits die Produktion neuer Fahrzeuge (insbesondere auch mit alternativen Antrieben) eingestellt oder massiv reduziert. Andererseits wurde in anderen Ländern wie Deutschland die Steckerfahrzeuge mit Subventionen bedacht (9000 Euro Subvention bei Neuwagenpreis unter 40'000 Euro). Damit stieg der Absatz und die CH-Importeure erhielten weniger Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-armem Antrieb als erwartet.

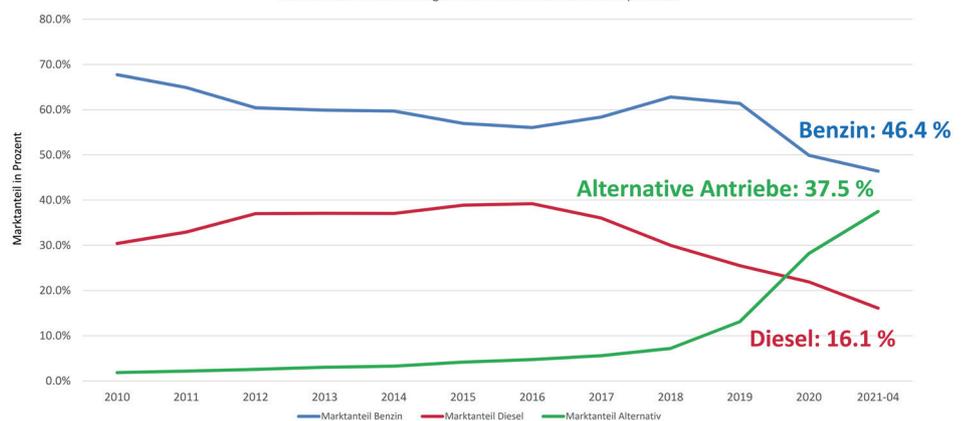
### Herausforderung Infrastrukturkosten

Für Burgener ist eine allfällige Annahme des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes nicht die einzige Herausforderung für den Mobilitätssektor, da bereits jetzt strenge Zielvorgaben festgeschrieben sind. Vielmehr droht durch kontinuierlichen Wegfall von Treibstoffzollgeldern eine Aushöhlung des



Orange die Verkaufszahlen von 2018, hellblau von 2019 und violett von 2020: Die Abweichungen in Prozent pro Verkaufsmonat machen deutlich, wie die hiesige Automobilbranche die Pandemie als grosser Verlust erlebt hat. Die fehlenden Umsätze durch den Lockdown tun den Garagisten weh.

Marktanteile Personenwagen nach Treibstoffen 2010 bis April 2021



Der Marktanteil der Alternativen Antriebe legt erfreulicherweise zu: Hybrid- aber auch Steckerfahrzeuge (BEV und Plug-in-Hybride) legen zu. Herr und Frau Schweizer kaufen ohne Subventionen.

Nationalstrassen- und Agglomerationsfond NAF. Die Lücke zwingt dazu, die Treibstoffzölle zusätzlich zu erhöhen und den Automobilisten, der ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor bewegt, zusätzlich zur Kasse zu bitten. Die Steckerfahrzeuge tragen aktuell viel zu wenig bei, um die Infrastrukturkosten zu decken.

Zusätzlich prangert Burgener zu Recht die Politik und Verwaltung an, dass Vorschriften aus der EU ohne Rücksicht auf die Schweizer Gegebenheiten übernommen werden, Fördermassnahmen aber nicht ergriffen und unterstützt werden. Burgener betont, dass er nicht Subventionen wie in Deutschland als zielführend erachtet. Für den Direktor von auto schweiz wäre es nötig, dass die Politik und Verwaltung Fördermassnahmen im Bereich Ladeinfrastruktur für Steckerfahrzeuge ergreift und die Bewilligung beispielsweise von Wasserstofftankstellen beschleunigt. Von der notwendigen Erhöhung

der Stromproduktion als weiteres Fernziel sprach er in diesem Zusammenhang nicht einmal.

### 10/20 und 15/22 und weiter

Dass die Schweizer Fahrzeugimporteure die Zielvorgaben erfüllen, zeigt das ehrgeizige Ziel, im Jahr 2020 10% der Neufahrzeuge mit alternativem Antrieb auszuliefern (10/20). Der Bund hat die Idee übernommen und fordert 2022 einen 15% Anteil. Für die offene Frage der Infrastrukturfinanzierung sieht Burgener nur eine vernünftige Mobilitätsbesteuerung nach gefahrenen Kilometern.

Im Anschluss an das Referat dankte der Präsident dem Referenten für seine Ausführungen und versprach, das obligate SAE-Präsent entweder per Post oder persönlich zu übergeben. Burgener bedankte sich bei den Teilnehmenden und hofft, dass bald wieder physische Veranstaltungen möglich seien.