



Immer teurer, immer weniger gefragt

Wie die Automobil-Regulierungen der EU den Wachstumsmotor einer der wichtigsten Branchen Europas abwürgen.

David Schnapp

Besitzer eines neueren Automodells kennen das Problem: Bevor man sich auf den Weg machen kann, müssen zuerst das Fahrerüberwachungssystem sowie die Geschwindigkeitswarnung ausgeschaltet werden, sofern man nicht ständig piepsend ermahnt werden möchte, als sässe eine hysterische Kindergarten-aufseherin auf dem Beifahrersitz. Die Chefin der zur Renault-Gruppe gehörenden Marke Dacia, Katrin Adt, hat in einem Gespräch mit dem britischen Magazin *Autocar* den Vorgang erklärt: Die meistgenutzte Taste in Dacia-Modellen sei die «My Safety»-Taste, mit der sich die Sicherheitssysteme nach eigenem Geschmack konfigurieren lassen. Denn eine Kamera, die kontrolliert, ob der Fahrer auch wirklich auf die Strasse schaut, und ein System, das die zulässige Höchstgeschwindigkeit erkennt und sofort Alarm auslöst, sobald man auch nur 3 km/h darüber liegt, sind in der EU vorgeschrieben. Vorgeschrieben ist auch, dass diese Bemutterungssysteme zwar individuell ausgeschaltet werden können, aber bei jedem Motorstart wieder aktiv sein müssen.

107 weitere Regularien

Dass die Europäische Union für das Wirtschaftswachstum – auch in der Schweiz – unerlässlich sei, ist gerade in der Diskussion über die sogenannten Rahmenverträge oft zu hören. In Bezug auf die Automobilindustrie ist zunehmend das Gegenteil wahr. Neben den Umweltvorschriften, mit denen man fahrlässig den vorzeitigen Tod von effizienten Diesel- und Benzinmotoren herbeizuführen suchte, sorgen zunehmend auch Regulierungen im Bereich der Sicherheit für einen rückläufigen Markt und enorme Aufwände bei den Herstellern. Dabei ist die Automobilindustrie das wirtschaftliche Rückgrat Europas; sie erwirtschaftet rund 7 Prozent des Bruttoinlandsprodukts der EU. Das ist auch für die Schweiz relevant: Rund 580 Firmen sind laut dem Branchenverband Swissmem Teil der hiesigen Zulieferindustrie mit einem Jahresumsatz von 12 bis 13 Milliarden Franken.



Am beliebtesten ist die «My Safety»-Taste.

Gemäss Dacia-Chefin Katrin Adt hat der osteuropäische Hersteller in jüngerer Vergangenheit bereits hundert europäische Vorschriften in seinen Autos umgesetzt; bis Ende des Jahrzehnts sind noch 107 weitere Regularien abzuwickeln. Dies bindet Kapazitäten und verteuert die Produkte. Allein die Erfüllung von Emissions- und Sicherheitsauflagen mache mittler-

Die Vorschriften, die bis 2030 zu erfüllen sind, dürften zu einem weiteren Preisanstieg von 40 Prozent führen.

weile ein Viertel des gesamten Forschungs- und Entwicklungsbudgets aus. Statt sich um Innovationen zu kümmern, die einen verkaufbaren Mehrwert bringen, müssen sich die Ingenieure um die Erfüllung von Vorschriften kümmern, die in irgendeiner weltfremden Amtsstube ausgedacht wurden – und nach denen kein Kunde gefragt hat.

Gerade für günstigere und kompakte Modelle, wie sie Dacia, aber auch französische oder italienische Hersteller anbieten, ist dies eine echte Wachstumsbremse. Luca de Meo, damals Renault-Chef, und Stellantis-Präsident John Elkann haben schon früher eine eigene Regulierung für Kleinwagen gefordert. In

einem Interview mit der französischen Tageszeitung *Le Figaro* erklärte de Meo: Die EU-Regeln machten Autos immer komplexer, schwerer und teurer, und die meisten Menschen könnten sie sich «schlicht nicht mehr leisten». Laut de Meo ist der Preis des legendären Kleinwagens Renault Clio in fünfzehn Jahren um 40 Prozent gestiegen, grösstenteils wegen EU-Vorgaben zu Sicherheit und Emissionen. Elkann, zu dessen Konzern Marken wie Peugeot, Citroën, Fiat, Opel oder Alfa Romeo gehören, rechnet vor, dass 2019 in Europa noch achtzehn Millionen Autos verkauft worden seien, heute jedoch kaum noch fünfzehn Millionen. Die zusätzlichen Vorschriften, die bis 2030 zu erfüllen sind, dürften nochmals zu einem Preisanstieg von rund 40 Prozent führen.

Wagenpark immer älter

Im Spannungsfeld zwischen EU-Regulierung, den Bedürfnissen der Hersteller und der Kundennachfrage zeigt sich zunehmend, dass es sich um eine gravierende Fehlentwicklung mit unterschiedlichen Auswirkungen handelt: Günstige Autos werden überproportional teurer und finden deshalb keine Käufer. Die forcierte Elektrifizierung wird zu einem grossen Teil am Kunden vorbei entwickelt. Der Markt für Elektroautos entwickelt sich bei allen Vorteilen der Technologie lange nicht so schnell, wie das die Hersteller gerne hätten – die wiederum die Umweltvorschriften der EU (und auch der Schweiz) erfüllen müssen.

Auch Jato, der weltweit führende Anbieter von Analysen und Marktdaten für die Automobilindustrie, hat ausgerechnet, dass allein Westeuropa zwischen 2019 und 2023 rund 3,3 Millionen Neuwagenkäufe verloren hat. Gleichzeitig stiegen die Preise um 40 Prozent. Der perverse Effekt dieser Regulierungen ist, dass der Wagenpark immer älter wird, was insbesondere aus ökologischer Sicht genau das Gegenteil dessen ist, was die wohlmeinenden Emissionsvorschriften bewirken sollten.