

Capital

15. Januar 2007

Vorabmeldung 03/2007

Autohersteller erreichen derzeit ihre selbst gesetzten Klimaschutz-Ziele nicht

Die europäischen Autohersteller erfüllen derzeit die selbst gesetzten Klimaschutzziele nicht. Das ist das Ergebnis einer Analyse, die Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöffer von der Fachhochschule Gelsenkirchen im Auftrag des Wirtschafts magazins Capital durchführte.

Die Mitglieder des europäischen Autoherstellerverbands ACEA verpflichteten sich im Jahre 1995, dass Neuwagen 2008 im Schnitt weniger als 140 Gramm Kohlendioxid pro gefahrenen Kilometer ausstoßen. Zuletzt lagen die Emissionen bei 161 Gramm. „Das Ziel ist in diesem Jahr nicht mehr zu erreichen“, sagt Dudenhöffer gegenüber Capital. „Das Einsparpotenzial durch Dieselfahrzeuge ist beinahe ausgereizt,

CO₂-Emissionen der 2006 verkauften Neuwagen in Europa

Gruppe	CO ₂ -Emissionen (in g/km)	Marke	CO ₂ -Emissionen (in g/km)
Fiat Group	146,4	Fiat	140
		Alfa Romeo	184
		Lancia	148
PSA Group	149,9	Citroën	145
		Peugeot	154
Renault-Dacia	152,0	Renault	149
GM Group	158,3	Opel / Vauxhall	157
		Chevrolet	150
		Saab	193
VW Group	162,5	VW	161
		Audi	179
		Seat	152
		Skoda	153
Ford Group = Ford Europe-PAG	165,1	Ford	153
		Volvo	192
		Land Rover	253
		Jaguar	208
Daimler-Chrysler Group	183,6	Mercedes-Benz	186
		Smart	116
		Chrysler	241
BMW Group	190,1	BMW	192
		Mini	179
Porsche	297,0	Porsche	297
Europäischer Durchschnitt	161,4		

Quelle: Fachhochschule Gelsenkirchen. Stand: Dezember 2006

Verbesserungen in der Motorentechnologie werden durch den Trend zu höheren PS-Zahlen und mehr Gewicht wettgemacht“.

Nach Berechnungen des Auto-Experten liegt die Schuld für das Verfehlen der Eigenverpflichtung vor allem bei den deutschen Herstellern. So liegen die CO₂-Emissionen in Europa bei den Fahrzeugen des VW-Konzerns im Schnitt bei 163, bei Daimler-Chrysler bei 184, bei BMW bei 190 und bei Porsche sogar bei knapp 300 Gramm pro Kilometer (siehe Tabelle). Im Vergleich dazu stehen die Autogruppe Fiat mit Alfa-Romeo, Fiat und Lancia sowie die PSA Gruppe mit Citroën, Peugeot und Renault mit gut 150 Gramm recht gut da.

Die schlechten Werte dürften die EU-Kommission wenig freundlich stimmen. Am 10. Januar forderte die Kommission, den durchschnittlichen Kohlendioxid-Ausstoß pro Fahrzeug auf 120 Gramm pro Kilometer zu begrenzen. Die geforderte Erhöhung des Anteils an Biokraftstoffen bis 2020 auf zehn Prozent dürfte als Maßnahme kaum ausreichen. Die Kommission möchte daher die Steuern an die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge koppeln. Um die Gewohnheiten der Autokäufer tatsächlich zu ändern, wären drastische Schritte gefragt. Hohe Strafsteuern oder Verbote hätten aber dramatische Auswirkungen für die deutschen Konzerne.

Dudenhöffer entwickelte im Auftrag von Capital' zwei Szenarien und berechnete die Auswirkungen für die Autohersteller bis zum Jahr 2015. Würden etwa alle Autos, die mehr als 200 Gramm CO₂ pro Kilometer in die Luft blasen, mit 3.000 Euro pro Jahr zusätzlich besteuert, sanken die Verkaufszahlen großer Fahrzeuge. Trotz der dadurch schwindenden Profite müsste die Branche zugleich in neue Techniken investieren. In diesem Szenario könnten VW, BMW und Mercedes einen Gewinneinbruch von knapp 15 Prozent, Audi und Porsche von gut 20 Prozent erleiden.

Noch ärger trüfe es die Konzerne, wenn es in Europa bis 2015 zu einem Verbot von Fahrzeugen käme, die mehr als 200 Gramm CO₂ ausstoßen. Aktuell wäre davon fast jedes zweite Modell betroffen. Bei diesem Szenario könnten die Gewinne bei VW um 30 Prozent, bei Audi, BMW und Mercedes um bis zu 40 Prozent einbrechen. Porsche müsste dem europäischen Markt ade sagen und würde gut die Hälfte des Gewinns verlieren. „Viele Automanager unterschätzen die Auswirkungen von Klimaschutz-Sanktionen und gefährden langfristig die Überlebensfähigkeit ihrer Konzerne“, glaubt Dudenhöffer.

Capital.de,