

Klimaschutz

Deutschen Autobauern drohen EU-Strafen

Von Harry Pretzlaff - 8. November 2016

Die deutschen Autohersteller laufen in eine gefährliche CO2-Falle, warnt Ferdinand Dudenhöffer vom Forschungsinstitut CAR. Der Autoexperte sieht ein wachsendes Risiko, dass die von Brüssel bis 2020 vorgeschriebene Senkung der CO2-Emissionen zum Klimaschutz nicht erreicht werden.

Stuttgart - Für die deutschen Autohersteller wächst nach einer Studie des Duisburger Forschungsinstituts CAR das Risiko von Strafzahlungen an die EU, weil es immer schwieriger werde, die gesteckten Klimaziele zu erreichen. „Die deutschen Autobauer laufen in eine gefährliche CO2-Falle“, warnt Ferdinand Dudenhöffer, der Chef des Duisburger Forschungsinstituts. Brüssel schreibt Europas Autokonzernen vor, dass die CO2-Emissionen der Fahrzeugflotten bis 2020 im Schnitt auf 95 Gramm pro Kilometer sinken müssen. Das entspricht etwa einem Verbrauch von 3,5 Litern Diesel und vier Litern Benzin auf 100 Kilometer. Andernfalls drohen Strafzahlungen. Dudenhöffer sieht die Erreichung dieses Ziels in Gefahr und begründet das mit drei Trends bei den Pkw-Neuzulassungen in Deutschland: Wegen des Abgasskandals seien Autos mit Dieselmotor, die bei gleicher Leistung weniger Kohlendioxid ausstoßen als Benziner, immer weniger gefragt; immer stärker gefragt seien dagegen durstige Geländewagen. Drittens kämen die Verkäufe von Elektroautos, so Dudenhöffer, trotz staatlicher Förderung nicht voran.

Durstige Geländewagen sind immer stärker gefragt

Der Abgasskandal hat nach dieser Studie dazu geführt, dass die Marktanteile von Diesel-Pkw in Deutschland zurückgehen. Im Oktober habe der Diesel-Marktanteil bei den Pkw-Neuzulassungen mit 44,2 Prozent den niedrigsten Wert seit mehr als fünf Jahren erreicht. Nach eine Prognose des Instituts wird der Diesel-Anteil bereits 2018 die Schwelle von 40 Prozent unterschreiten. Vor dem Abgasskandal hatte noch fast jedes zweite Auto, das neu auf die deutschen Straßen kam, einen Selbstzünder.



Der VW-Abgasskandal hat dazu geführt, dass Dieselaautos in Deutschland immer weniger gefragt sind.

Zugleich sieht Dudenhöffer eine zunehmende Dynamik beim Verkauf von Geländewagen. Im vorigen Jahr habe der SUV-Marktanteil noch bei 18,7 Prozent gelegen. In den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres sei er auf 21 Prozent gestiegen, bis Ende nächsten Jahres soll er nach Einschätzung der Forscher auf mehr als 24 Prozent wachsen. „Damit steigen die CO2-Emissionen im Neuwagenmarkt an“, so Dudenhöffer.

Elektroautos kommen nicht in Fahrt

Trotz der staatlichen Prämie sind Elektroautos laut Studie in Deutschland Ladenhüter. So seien im Oktober trotz Prämie 611 Elektroautos weniger als im Vorjahr – als es noch keine Prämie gab – neu auf die Straßen gekommen. Auch wenn man die Autos mit Plug-in-Hybrid, also einer Kombination aus Elektro- und Verbrennungsmotor hinzuzähle, sei der Trend negativ. „Die Autobauer sind einfach zu langsam und schaffen es nicht mal mit der Prämie, in Deutschland den Weg in die Zukunft zu gehen“, kritisiert Dudenhöffer.

Vier Monate nach dem Start der Prämie waren bis Ende Oktober nur 5782 Anträge beim Bundesamt Bafa eingegangen. Matthias Wissmann, der Präsident des Branchenverbands VDA, hat sich vor kurzem dagegen zuversichtlich gezeigt, dass der Absatz von Elektroautos in Schwung kommen wird. „Ich glaube, dass sich der Hochlauf in den Jahren 2017, 2018 und 2019 beschleunigen wird, weil wir dann eine bessere Ladeinfrastruktur und noch mehr Modelle im Markt haben“, sagte Wissmann. „Wir können uns heute vorstellen, dass im Jahr 2025 der Anteil von Elektroautos an den Pkw-Neuzulassungen weltweit bei 15 bis 25 Prozent liegen könne“, sagte der VDA-Präsident auf der Mitgliederversammlung des Verbands und wies darauf hin, dass Experten noch vor kurzem lediglich mit drei Prozent gerechnet hätten. Zugleich zeigte er sich zuversichtlich, dass der Verbrauch von Verbrennungsmotoren in den kommenden Jahren durch technische Fortschritte weiter deutlich gesenkt werden könne.

Süddeutsche Zeitung

SZ.de Zeitung Magazin

13. November 2016

Branchenanalyse: Deutsche Autobauer laufen in «CO2-Falle»

Berlin (dpa) - Die deutschen Autobauer bekommen laut einer Analyse Probleme beim Erreichen von europäischen Umweltzielen. Grund sind sinkende Diesel-Verkäufe und die schleppende Nachfrage nach Elektroautos.

Dadurch steige die Gefahr, CO2-Vorgaben der EU zu verfehlen, heißt es in einer Untersuchung des Brancheninstituts CAR von der Universität Duisburg-Essen. Dabei geht es um den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid (CO2). "Die deutschen

Autobauer laufen in eine gefährliche CO2-Falle", schreibt der Branchenexperte Ferdinand Dudenhöffer. Diesel-Fahrzeuge stoßen deutlich weniger CO2 aus als vergleichbare Benziner.

Als Folge des VW-Abgasskandals gehen die Dieselmantanteile in Deutschland laut Untersuchung zurück, von fast 50 Prozent Ende 2015 auf aktuell rund 44 Prozent im Oktober. Nach Dudenhöffers Prognose sinkt der Dieselmanteil bis zum Jahr 2018 auf weniger als 40 Prozent aller Neuwagen. Gleichzeitig kämen die Verkäufe von Elektroautos trotz der Kaufprämie nicht in Gang. Außerdem stiegen die Anteile von Geländewagen (SUV) kontinuierlich. Diese seien mit einem deutlich höheren CO2-Ausstoß unterwegs als vergleichbare Limousinen.

"Steuert die deutsche Industrie nicht schneller um, drohen große Gewinneinbrüche durch Strafzahlungen und Marktanteilsverluste", heißt es in der Analyse. Die deutschen Autobauer müssten die Klimapolitik deutlich ernster nehmen als bisher und schneller gegensteuern. Dies zeigten auch Pläne der chinesischen Regierung. Nach einem Entwurf für eine umstrittene Quotenregelung sollen schon 2018 acht Prozent der neu gebauten Autos eines Herstellers einen elektrischen Antrieb haben.

Automobilwoche

DIE BRANCHEN- UND WIRTSCHAFTSZEITUNG

Sonntag, 13. November 2016, 11.00 Uhr

Untersuchung des CAR-Instituts: Dudenhöffer warnt vor "CO2-Falle"

Der Leiter des CAR-Instituts, Ferdinand Dudenhöffer, sieht die Gefahr, dass deutsche Autobauer die CO2-Vorgaben der EU verfehlen. Wenig Nachfrage nach E-Autos, steigender Absatz von SUVs und sinkende Diesel-Verkäufe gehörten zu den Gründen. Folgen seien Strafzahlungen und Marktanteilsverluste.

Berlin. Die deutschen Autobauer bekommen laut einer Untersuchung Probleme beim Erreichen von europäischen Umweltzielen. Grund sind sinkende Diesel-Verkäufe und die schleppende Nachfrage nach Elektroautos. Dadurch steige die Gefahr, CO2-Vorgaben der EU zu verfehlen, heißt es in der Untersuchung des Brancheninstituts CAR-Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen. Es geht es um den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid: "Die deutschen Autobauer laufen in eine gefährliche CO2-Falle", schreibt der Branchenexperte und Leiter des CAR-Instituts



Ferdinand Dudenhöffer: Der Chef des CAR-Instituts warnt vor der "CO2-Falle". (Foto: Michael Knauer)

Ferdinand Dudenhöffer. Diesel-Fahrzeuge stoßen deutlich weniger CO2 aus als vergleichbare Benziner.

Als Folge des Abgas-Skandals gehen die Diesel-Marktanteile in Deutschland laut der Untersuchung zurück, von fast 50 Prozent Ende 2015 auf aktuell rund 44 Prozent im Oktober. Nach Dudenhöffers Prognose sinkt der Dieselanteil bis zum Jahr 2018 auf weniger als 40 Prozent aller Neuwagen. Gleichzeitig kämen die Verkäufe von Elektroautos trotz der Kaufprämie nicht in Gang. Außerdem stiegen die Anteile von Geländewagen (SUV) kontinuierlich. Diese seien mit einem deutlich höheren CO2-Ausstoß unterwegs als vergleichbare Limousinen.

"Klimapolitik ernster nehmen"

"Steuert die deutsche Industrie nicht schneller um, drohen große Gewinneinbrüche durch Strafzahlungen und Marktanteilsverluste", heißt es in der Analyse. Die deutschen Autobauer müssten die Klimapolitik deutlich ernster nehmen als bisher und schneller gegensteuern. Dies zeigten auch Pläne der chinesischen Regierung: Nach einem Entwurf für eine umstrittene Quotenregelung sollen schon 2018 acht Prozent der Neuwagen eines Herstellers einen elektrischen Antrieb haben. (dpa/os)

SPIEGEL ONLINE DER SPIEGEL SPIEGEL TV

≡ AUTO

Schlagzeilen | Wetter |

Schwindende Dieselverkäufe

Die Nagelprobe

Viele Kunden sind nach dem VW-Skandal verunsichert, der Marktanteil von Dieselautos geht zurück. Für die Hersteller ist das ein Problem: Ohne die Selbstzünder sind die CO2-Vorgaben zum Klimaschutz kaum zu schaffen.

Von *Michail Hengstenberg*

Auf die deutschen Autohersteller kommen möglicherweise schwere Zeiten zu. Schon bald könnten die Firmen laut einer Analyse Probleme beim Erreichen von europäischen Umweltzielen bekommen. Grund sind sinkende Diesel-Verkäufe und die schleppende Nachfrage nach Elektroautos. Dadurch steige die Gefahr, CO2-Vorgaben der EU zu verfehlen, heißt es in einer Untersuchung des Brancheninstituts CAR von der Universität Duisburg-Essen.

"Die deutschen Autobauer laufen in eine gefährliche CO2-Falle", schreibt der Branchenexperte Ferdinand Dudenhöffer mit Blick auf den Ausstoß des Treibhausgases

Kohlendioxid (CO₂). Diesel-Fahrzeuge stoßen deutlich weniger CO₂ aus als vergleichbare Benziner.

Das Problem: Als logische Folge des VW-Abgasskandals gehen die Dieselmantanteile in Deutschland laut Untersuchung zurück, die Kunden sind verunsichert. Von fast 50 Prozent Ende 2015 auf aktuell rund 44 Prozent im Oktober sanken die Verkäufe. Nach Dudenhöffers Prognose wird der Dieselmantanteil bis zum Jahr 2018 auf weniger als 40 Prozent aller Neuwagen sinken. Das Problem: Noch haben die deutschen Hersteller keine Alternative zum Dieselantrieb. Deswegen geraten sie zurzeit gleich auf mehreren Ebenen unter Druck:

- **Das Segment der SUV boomt.** Immer mehr Modelle bringen die Hersteller an den Markt, im Jahre 2020 könnte der Marktanteil der Pseudo-Geländewagen bei 23 Prozent liegen. Doch die verführerischen Absatzrekorde bergen ein hohes Risiko: Weil SUV größer und schwerer sind als vergleichbare Kombis oder Limousinen, ist der Treibstoffverbrauch bei diesen Autos entsprechend höher. Ohne den Dieselmotor - oder einen Elektroantrieb - sind die CO₂-Ziele mit einer Flotte, die zu 25 Prozent aus SUV besteht, kaum zu schaffen.
- **Der Traum vom Clean Diesel, dem sauberen Dieselantrieb, ist vorläufig ausgeträumt.** Künftige Dieselmotoren müssen womöglich deutlich höheren Anforderungen genügen. Bislang waren die Triebwerke in Bezug auf ihre Stickoxidemissionen (NO_x) vor allem auf dem Papier sauber. Das wird sich jetzt ändern: RDE-Tests auf der Straße werden die Anforderungen an die Abgasreinigungssysteme dramatisch erhöhen.

Technisch ist es zwar möglich, die geforderten Grenzwerte für NO_x einzuhalten, aber dadurch steigen zum einen die Kosten für die Hersteller für aufwendigere Abgasreinigungsanlagen, zum anderen wirkt sich das möglicherweise negativ auf den Verbrauch aus: Stickoxidemissionen und CO₂-Ausstoß (also Verbrauch) stehen sich in der Regel diametral gegenüber, bei Experten heißt das "CO₂-NO_x-Tradeoff". Günstiger Verbrauch bedeutet hohe NO_x-Emissionen. Und geringe NO_x-Emissionen bedeuten hohen Verbrauch und damit CO₂-Ausstoß.

- **Das Image vom verbrauchsgünstigen Diesel bekommt Kratzer:** In einer Messung, die das KBA vorgenommen, aber bislang verschwiegen hat, fallen etliche Diesel-Fahrzeuge mit teils dramatisch höheren Verbräuchen auf. Und zwar nicht im realen Fahrbetrieb,



Dieselaautos sind in Deutschland immer weniger gefragt sind.

sondern bei Messungen im Labor (wie der der SPIEGEL in der aktuellen Ausgabe berichtet). Ebenfalls im November wurde bekannt, dass Audi eine Abschaltvorrichtung auch zur Verbrauchsoptimierung, also CO2-Reduktion, eingesetzt haben soll.

Sollte sich bei weiteren Untersuchungen der Verdacht erhärten, dass es auch für die Regelung des Verbrauchs bei den Herstellern Abschaltvorrichtungen wie zum Betrug bei den NOx-Emissionen gegeben haben sollte, könnte das zu realistischeren Verbrauchsangaben führen - und den Flottenverbrauch weiter anheben. Darüber hinaus ist mit Einführung des neuen, realitätsnäheren Testzyklus WLTP im September 2017 eh mit höheren Verbrauchsangaben zu rechnen.

Angaben zum Spritverbrauch: Bei diesen Autos stimmt was nicht

Als Problemlösung böte sich der Elektroantrieb an. Doch die Nachfrage nach Elektroautos ist trotz Prämie immer noch gering, das Produktportfolio der Hersteller in diesem Segment überschaubar. Grünen-Fraktionschef Anton Hofreiter hatte erst kürzlich im Interview mit SPIEGEL ONLINE davor gewarnt, den Elektroantrieb nicht mit aller Macht voranzutreiben und stattdessen weiter auf den Dieselantrieb zu setzen. Dies könne, so Hofreiter, die Industrie sehr schnell in eine bedrohliche Schieflage bringen.

CAR-Experte Dudenhöffer sieht das ähnlich, ergänzt das Bedrohungsszenario aber noch um einen sehr konkreten Aspekt: "Steuert die deutsche Industrie nicht schneller um, drohen große Gewinneinbrüche durch Strafzahlungen und Marktanteilsverluste", heißt es in der Analyse. Die deutschen Autobauer müssten die Klimapolitik deutlich ernster nehmen als bisher und schneller gegensteuern. Dies zeigten auch Pläne der chinesischen Regierung. Nach einem Entwurf für eine umstrittene Quotenregelung sollen schon 2018 acht Prozent der neu gebauten Autos eines Herstellers einen elektrischen Antrieb haben.