

Sperrfrist 21.07.16, 12:00

Pressemeldung

**AutomotiveInnovations 2016:
CO₂-Trends
im Vergleich der globalen Automobilhersteller –
Halbjahresbilanz 2016
Referenzmarkt Deutschland**

Von Prof. Dr. Stefan Bratzel

**Center of Automotive Management (CAM)
Bergisch Gladbach, den 21.7.2016**

- **CO₂-Emissionen der Pkw in Deutschland sinken immer langsamer. Hauptursache sind steigende Marktanteile von SUV und niedrige Spritpreise**
- **CO₂-Bilanz der Premium- und Volumenhersteller in Deutschland zeigt „Licht und Schatten“**
- **Dieselanteil sinkt deutlich. Elektrifizierung der Fahrzeugflotte wird zur Erreichung der EU Grenzwerte immer wichtiger**

Die Reduzierung der CO₂-Emissionen neuzugelassener Pkw in Deutschland kommt immer langsamer voran. Im wichtigsten EU-Markt Deutschland sanken die CO₂-Emissionen in der ersten Jahreshälfte 2016 nur noch um 2,2 Prozent auf 127,6 g/km. Dies stellt die geringste Emissionsminderung der Hersteller seit dem Ausnahmejahr 2009/2010 (Abwrackprämie) dar. In den letzten 5 Jahren (jeweils Halbjahr) sind die CO₂-Emissionen in Deutschland durchschnittlich noch um 3,2 Prozent gesunken (vgl. Abbildung 1). Insbesondere die hohe Nachfrage nach SUV und Geländewagen sowie niedrige Spritpreise torpedieren dabei die Anstrengungen der Automobilhersteller zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und vermindern die Akzeptanz bei Käufern für alternative Antriebe. Das sind die Ergebnisse einer aktuellen Studie des Center of Automotive Management (CAM) in Bergisch Gladbach.

Der Marktanteil von SUVs und Geländewagen ist seit 2007 von 7,3 Prozent auf 20,8 Prozent im Juni 2016 gestiegen (Juni 2015: 19,2%). Die CO₂-Emissionen dieser Segmente liegen aktuell bei 134,1 (SUV) bzw. 159,3 g/km (Geländewagen) und damit deutlich über dem Durchschnitt anderer

Segmente wie etwa der Mittelklasse (125,9 g/km) oder der Kompaktklasse (117,4 g/km). Die meist verkauften SUV-Modelle waren im Juni etwa der Ford Kuga und der Opel Mokka, deren CO₂-Emissionen bei 137 bzw. 141,8 g/km liegen. Bei den meist verkauften Geländewagen VW Tiguan und Audi Q3 liegen die CO₂-Emissionen bei 146,8 und 135,5 g/km. Studienleiter Bratzel: „Im hohen Maße sind die sich verlangsamenden CO₂-Verbesserungen damit den SUV-Nachfrageverschiebungen geschuldet. Die Erfolge der Hersteller im Trendsegment SUV erschwert zunehmend die Einhaltung der EU Grenzwerte für das Jahr 2020/2021.“

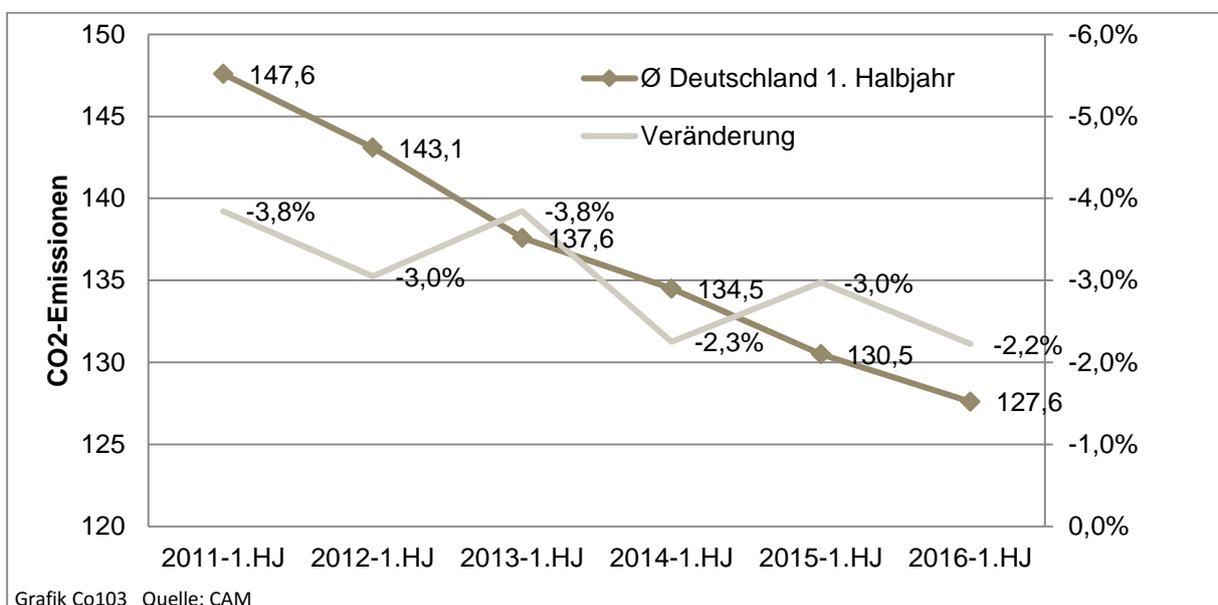


Abbildung 1: Trends der CO₂-Emissionen in Deutschland 2011-2016 (Halbjahr)

CO₂-Bilanz von Volumenherstellern

Die CO₂-Bilanz zeigt im Herstellervergleich jedoch deutliche Unterschiede zwischen High und Low Performern. Sehr gut schneiden im Vergleich der Volumenhersteller Toyota (inkl. Lexus) sowie die französischen Autobauer Renault/Dacia und vor allem Peugeot und Citroen ab, die auf CO₂-Emissionen zwischen 115 und 105 g/km kommen. Abgesehen vom Nischenanbieter Smart 95,9 g/km) erreicht Peugeot als Spitzenreiter in der ersten Jahreshälfte bereits einen Wert von 105,4 g CO₂/km, wobei die CO₂-Emissionen sogar um 6,3 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum reduziert werden konnten. Auch Volkswagen weist mit 122,9 g/km noch eine gute Bilanz auf, denen eine CO₂-Reduktion von 3,8 Prozent gelingt (vgl. Abbildung 2).

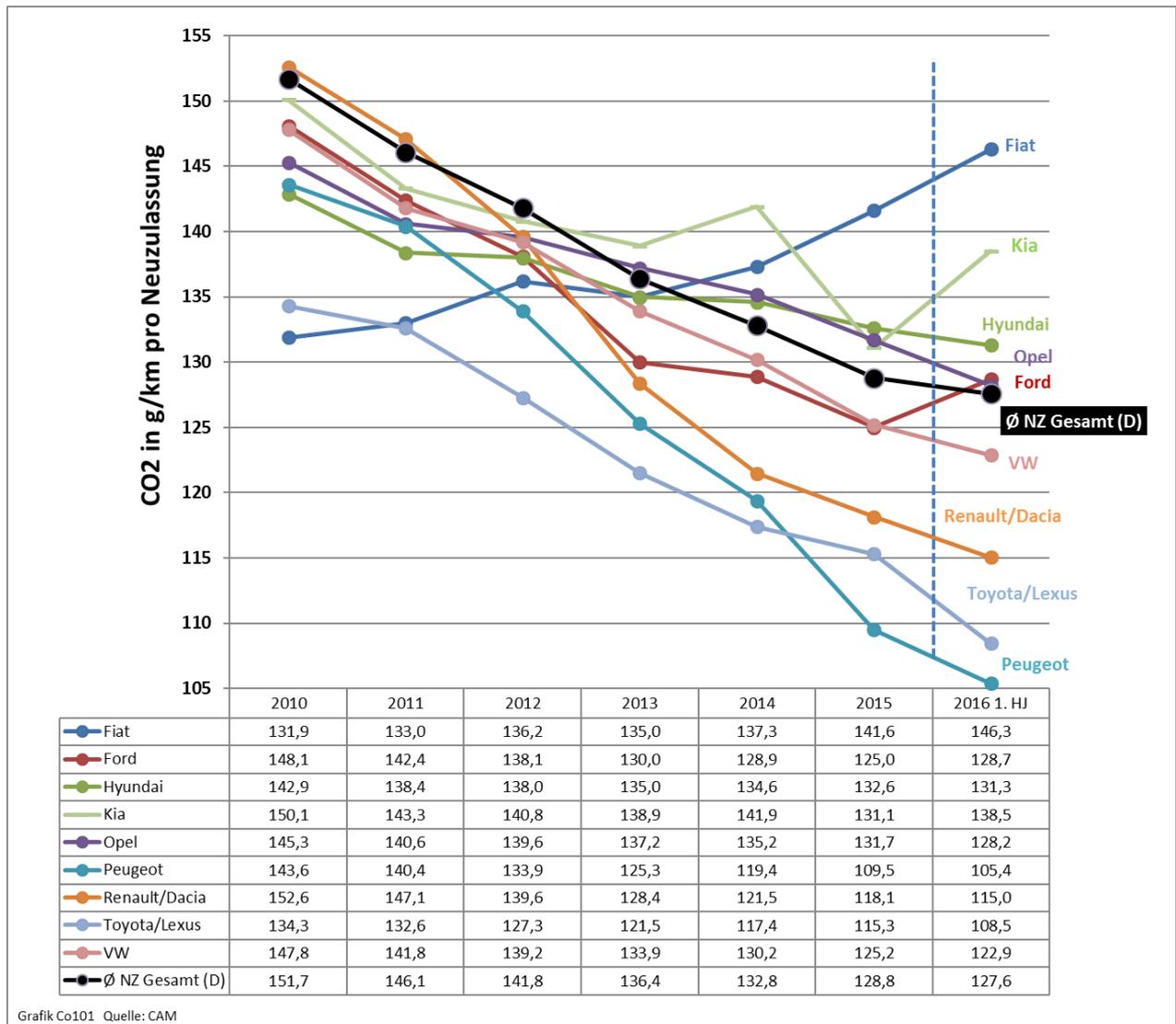


Abbildung 2: CO₂-Emissionen ausgewählter Volumenmarken in Deutschland

Demgegenüber zeigen im zurückliegenden Jahr die koreanischen Hersteller Hyundai und Kia sowie Ford und Fiat eine negative bzw. unterdurchschnittliche CO₂-Performance. Kia liegt mit CO₂-Emissionen 138,5 g/km weit oberhalb des Mittels der Volumenhersteller, insbesondere auch weil sie mit dem Sportage und Sorenta aktuell 42 Prozent ihrer Verkäufe mit SUV und Geländewagen tätigen, die hohe Normverbräuche und damit hohe CO₂-Emissionen aufweisen. Eine deutlich unterdurchschnittliche Bilanz hat auch die Schwestermarke Hyundai mit 131,3 g CO₂/km. Hyundai kann allerdings im Unterschied zu Kia die CO₂-Emissionen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um überdurchschnittliche 4,1 Prozent vermindern. Über dem CO₂-Durchschnitt des Gesamtmarktes liegen auch die Massenmarken Opel und Ford. Besonders negativ fällt Ford auf, deren CO₂-Emissionen auch wegen guter SUV-Absätze mit 4,5 Prozent am höchsten unter allen Herstellern anstei-

gen. Bei Fiat bewegen sich die CO₂-Emissionen seit Jahren in die falsche Richtung und liegen aktuell bei 146,3 g/km. Dies liegt jedoch nicht allein an den in der ersten Jahreshälfte ansteigenden Verkaufszahlen von Fahrgestellen für Wohnmobile, bei denen Fiat Marktführer ist (Fiat Ducato). Denn auch die CO₂-Reduktion im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist gering und unterdurchschnittlich (-1,5%). Der gesamten Herstellergruppe, zu der neben Fiat auch CO₂-Schwergewichte wie Jeep (175 g/km) zählen, droht Ungemach. Ohne drastische Verbesserungen der CO₂-Emissionen drohen diese die EU-Grenzwerte 2020 zu verfehlen.

"Eine unterdurchschnittliche CO₂-Bilanz von Herstellern deutet insgesamt auf einen im Wettbewerbsvergleich ungünstigen Produktmix bzw. auf Defiziten im Bereich effizienter bzw. alternativer Antriebe und Leichtbau hin", so Studienleiter Stefan Bratzel.

CO₂-Bilanz von Premiumherstellern

Die CO₂-Halbjahresbilanz der drei großen deutschen Premiumhersteller fällt unterschiedlich aus: BMW (inkl. Mini) erreicht mit 128,7 g/km den besten Wert gefolgt von Mercedes (inkl. Smart) und Audi, die auf 131,7 bzw. 132,9 g/km kommen (vgl. Abbildung 3). Während Audi und BMW die CO₂-Emissionen um 1,8 bzw. 1,6 Prozent zum Gesamtjahr 2015 verringern können, steigen bei Mercedes (ohne Vans/Wohnmobile) die CO₂-Emissionen der deutschen Flotte um 0,8 Prozent. Bei Mercedes erhöhen sich innerhalb eines Jahres die Anteile von SUV/Geländewagen an den Gesamtzulassungen dank GLC, GLE & Co. von 15,9 auf 19,9 Prozent und sorgen für eine schlechtere Klimabilanz der Flotte in Deutschland. Auch bei Audi steigt der Anteil der Geländewagen (Q3,5,7) von 19,2 auf jetzt 21,7 Prozent. Bei BMW machen die SUV/Geländewagen (X 1-6) mit 22,2 Prozent an die Neuzulassungen den höchsten Anteil aus, der allerdings zum Vorjahreszeitraum um ein Prozentpunkt gesunken ist.

Volvo weist mit einem Wert von 127 g/km noch die niedrigsten CO₂-Emissionen der Premiumhersteller auf, obwohl der SUV-/Geländewagenanteil (XC 60, 70, 90) rekordverdächtige 57,3 Prozent erreicht. Dies gelingt Volvo zum einen dadurch, dass deren meist verkaufter Geländewagen XC 60 relativ niedrige CO₂-Emissionen von 128,7 g/km hat, und Volvo die höheren CO₂-Emissionen der Geländewagen vor allem durch niedrige Normverbrauchswerte bei Fahrzeugen der Mittelklasse (V40,60) und Oberen Mittelklasse (V70) ausgleichen kann.

Jaguar gelingt es zwar die CO₂-Emissionen deutlich zu senken, allerdings bewegen sich diese mit im Durchschnitt 149 g/km weit oberhalb der anderen Premiumhersteller. Auch dessen Schwester-

marke Land Rover liegt mit aktuell 166,3 g/km noch weit von den Zielwerten der EU für 2020 entfernt. Oberhalb von JLR liegt der Sportwagenbauer Porsche, der seine CO₂-Emissionen von 195,3 g/km auch nur unwesentlich senken kann.

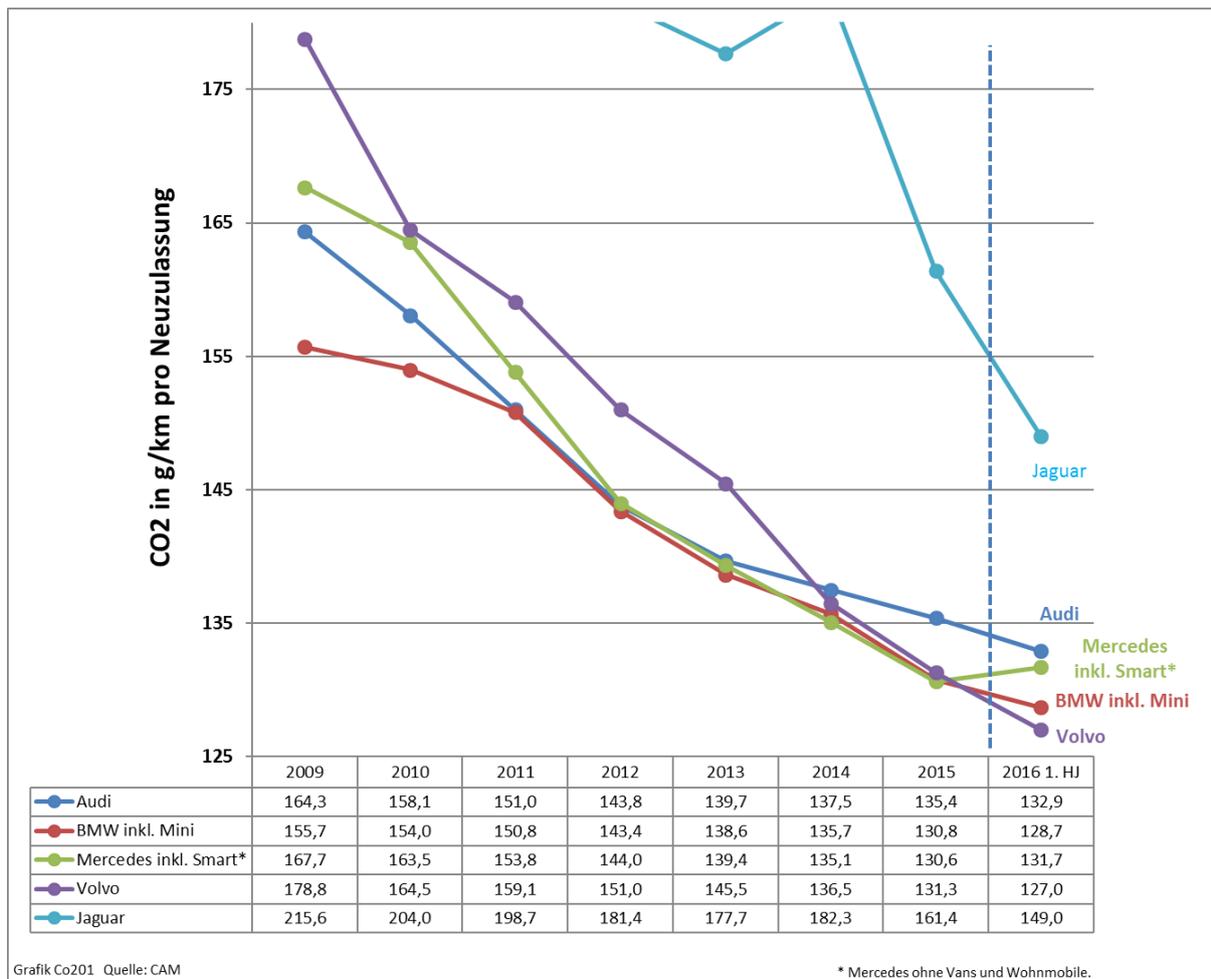


Abbildung 3: CO₂-Emissionen von Premiummarken in Deutschland

Fazit

"Die insgesamt ernüchternde CO₂-Bilanz ist neben den Segmentverschiebungen auch auf die mangelnde Akzeptanz und technologische Reife von alternativen Antriebskonzepten zurückzuführen", so Studienleiter Stefan Bratzel. Hinzu kommt, dass die Zukunft des prinzipiell CO₂-ärmeren Dieselantriebs von Politik aber auch von Herstellern zunehmend hinterfragt wird. Künftig werden die Kosten des Diesels für die Abgasreinigung deutlich steigen, so dass dieser in manchen Segmenten im Vergleich zum Benzinmotor an Attraktivität verliert. Treiber sind die neuen Testverfahren,

wonach Grenzwerte nicht nur in Testumgebungen eingehalten werden müssen, als auch künftig zu erwartende Verschärfungen der Grenzwerte, etwa für Stickoxide.

Stefan Bratzel: „Der Höhepunkt des Dieselmotors als Antriebstechnologie scheint im globalen Maßstab bereits überschritten.“ Zwar benötigen die Hersteller den Dieselmotor in der EU noch zur Erreichung der CO₂-Ziele 2020/2021. Aber der Diesel verliert seit Beginn der Abgasaffäre deutlich an Akzeptanz. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist der Dieselanteil an den Neuzulassungen von 48,1 Prozent auf 46,9 Prozent zum ersten Halbjahr 2016 gefallen. Im letzten Monat wurden nur noch 46 Prozent Diesel zugelassen. Dies markiert den niedrigsten Stand seit dem Jahr 2010 (vgl. Abbildung 4).

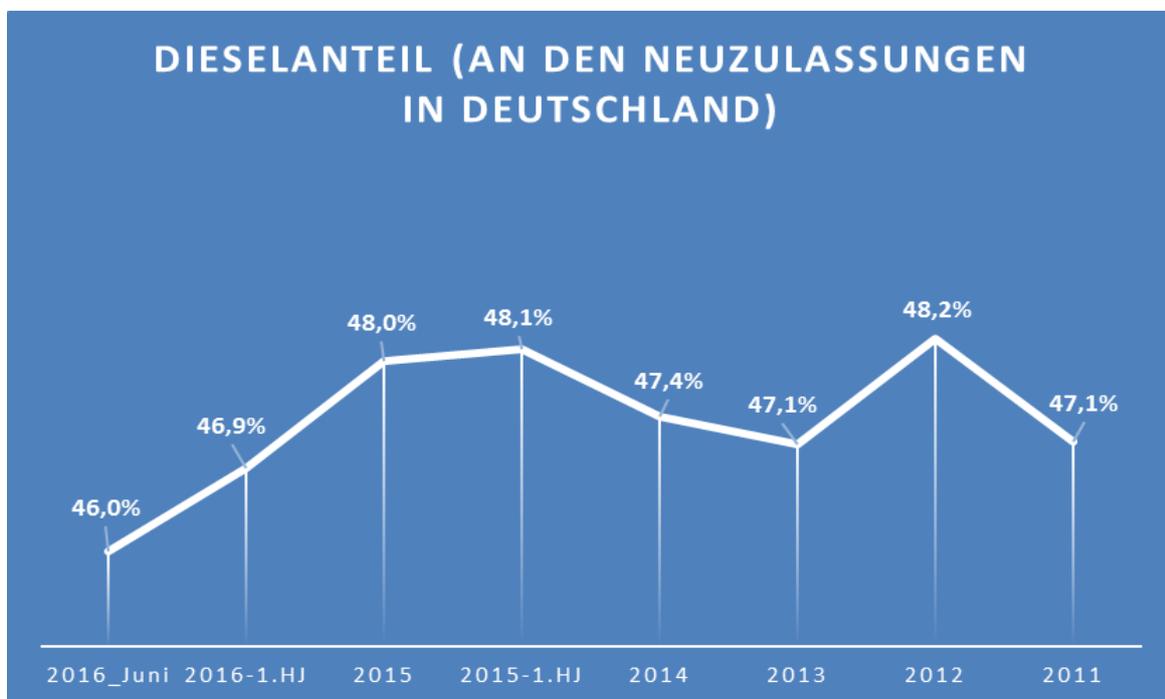


Abbildung 4: Dieselanteil an den Neuzulassungen in Deutschland; Quelle: KBA/CAM

Studienleiter Bratzel: „Eine Elektrifizierung der Fahrzeugmodelle wird für die Automobilhersteller damit zur Einhaltung der CO₂-Grenzwerte immer entscheidender. Aufgrund der dargestellten Trends im Bereich SUV und des Diesels sind die Hersteller dringend gefordert ihre Aktivitäten im Bereich der Elektromobilität wesentlich zu verstärken und die technologische Wettbewerbsfähigkeit der E-Modelle zu erhöhen. Eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg von Elektroautos ist neben der Reichweite und dem Endkundenpreis vor allem der Aufbau einer dichten Schnellladeinfrastruktur in Deutschland. Hier gibt es noch erheblichen Anpassungsbedarf.“

Pressekontakt:

	Center of Automotive Management (CAM)
	Prof. Dr. Stefan Bratzel
	Langemarckweg 31, 51465 Bergisch Gladbach
Telefon:	+49 (0) 22 02 / 28577-0
Handy:	+49 (0) 174 / 9 73 17 78
Telefax:	+49 (0) 22 02 / 28577-28
E-Mail:	stefan.bratzel@auto-institut.de
Internet:	www.auto-institut.de