

Presseinformation

Autohersteller auf der Zielgerade beim CO₂-Ausstoß

Ab 2015 gelten erstmals die EU-Richtlinien für den CO₂-Ausstoß von neuzugelassenen PKW. Die meisten Hersteller scheinen die europäischen Vorgaben erfüllen zu können. Allerdings zeigt eine aktuelle Studie der Unternehmensberatung PROGENIUM auch auf, dass viele Fahrzeugklassen weiterhin über den Grenzwerten liegen und Deutschland ein Problemfall ist: Die Studie zieht Zwischenbilanz, welcher Automobilhersteller in Deutschland besser, welcher schlechter unterwegs ist.

München, den 10. Oktober 2013

Das magische Datum rückt langsam näher. Seit Jahren schon bereitet sich die Automobilbranche auf das Jahr 2015 vor. Laut EU Verordnung Nr. 443 aus dem Jahr 2009 werden 2015 erstmals Autobauer bestraft, deren CO₂-Flottenausstoß über dem Grenzwert von 130 g/km liegt. Eine Analyse der European Federation for Transport and Environment (T&E) hat kürzlich errechnet, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß 2012 pro Neufahrzeug bei 132,4 g/km lag, also nur noch gering über dem zulässigen Wert. Dabei hat jeder Automobilhersteller einen individuell errechneten Wert, der sich nach dem Fahrzeuggewicht der Gesamtflotte richtet und von erlaubten 143,4 g/km bei Volvo bis 118,1 g/km bei Fiat reicht. Zusätzlich dazu können die Hersteller ihre Bilanzen über sogenannte „Supercredits“ (für Pkw mit einem Ausstoß unter 50 g/km) und Eco-Innovations (z.B. für Elektrofahrzeuge) verbessern. Entsprechend den T&E-Berechnungen haben Peugeot-Citroen, Toyota, Volvo, Renault, Fiat und BMW bereits 2012 ihr individuelles Ziel 2015 erreicht. Ford, General Motors, Volkswagen, Daimler und Hyundai müssen ihre CO₂-Emissionen nur noch zwischen zwei und vier Prozentpunkten verbessern, um die Norm zu erfüllen. Dr. Michael Mandat, Geschäftsführer von PROGENIUM, sagt: „Diese Gruppe von Herstellern dürfte schon dieses Jahr oder spätestens

2014 im Zielkorridor landen.“ Größere CO₂-Reduktionen von bis zu knapp zehn Prozent stehen lediglich bei den vier japanischen Autobauern Nissan, Suzuki, Mazda und Honda an. Dr. Mandat: „Im Prinzip sind die Autobauer auf der Zielgerade. Viele beschäftigen sich bereits mit dem Jahr 2020, wenn der Grenzwert für die Gesamtflotte im Schnitt auf 95 g/km fällt. Hierfür stehen bei allen Herstellern noch enorme Anstrengungen an, die die kommenden Jahre insbesondere bei der Motorentwicklung prägen werden.“

Wenn auch nicht mit Strafzahlungen geahndet, sieht die CO₂-Bilanz auf deutschen Straßen wesentlich schlechter aus. Wurden in Europa durchschnittlich pro Neufahrzeug 132,4 g/km CO₂ emittiert, so waren es 2012 in Deutschland 141,6 g/km. Damit liegt Deutschland lediglich auf Platz 20 unter den 27 EU Ländern. Dr. Mandat: „Gerade vor dem Hintergrund der neuerlichen Erkenntnisse des UN Klimareports, wonach Kohlendioxid der wesentliche Faktor der drohenden dramatischen Erderwärmung ist, spielt die Frage nach dem Status quo in Deutschland eine bedeutende Rolle.“

Besonders prekär ist die Lage in Deutschland, weilvergleichsweise größere und PS-stärkere Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß vermarktet werden, darunter die deutschen Hersteller von Premiummarken oder auch die indische Tata-Gruppe, in deren Produktportfolio sich Land Rover und Jaguar befinden.

Die PROGENIUM Analyse setzt sich mit dem Stand des CO₂-Ausstoßes auf deutschen Straßen auf der Basis von Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) für das Jahr 2012 auseinander. Über alle Neuzulassungen in Deutschland hinweg konnte die CO₂-Emmision zwischen 2006 und 2012 von 173 g/km auf 142 g/km (-18%) gesenkt werden. Auf EU-Länderbasis liegt der CO₂-Ausstoß in Deutschland also drei Jahre vor Inkrafttreten der Regelung im Durchschnitt aller Fahrzeuge noch 12 g/km über dem CO₂-Ziel der Europäischen Union. PROGENIUM stellt aber auch fest: Die CO₂-Effizienz der Motoren hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen, denn zwischen 2006 und 2012 stieg die durchschnittliche Motorleistung aller Neufahrzeuge von 127 PS auf 137 PS. Dr. Mandat: „Mehr Motorleistung bei sinkender CO₂-Emmision belegt, dass die Ingenieure der Auto-

„mobilbranche einen guten Job gemacht haben und das Thema in den Griff zu bekommen scheinen.“

Der Blick auf einzelne Marktsegmente ergibt dennoch ein differenziertes Bild und dürfte die Hersteller mahnen, mit ihren Anstrengungen nicht nachzulassen. Lediglich zwei Fahrzeugsegmente in Deutschland, die allerdings besonders volumenstarken Minis und Kleinwagen, liegen heute schon unter der angestrebten Grenze von 130 g/km. Alle anderen Fahrzeugklassen liegen oberhalb des erlaubten Grenzwertes. So erzeugten die Fahrzeuge der Kompaktklasse 2012 noch 133,1 g/km, Vans 143,6 g/km, Geländewagen 168,7 g/km, die obere Mittelklasse 149,5 g/km, Sportwagen 186,7 g/km und die Oberklasse 196,5 g/km. Die gute Nachricht: diese Fahrzeugsegmente konnten von 2006 bis 2012 ihren CO₂-Ausstoß bereits überdurchschnittlich verringern. Am effizientesten ist die Reduktion in der oberen Mittelklasse und bei den Geländewagen mit einer jeweiligen Verringerung des Ausstoßes von über 28 Prozent. In den anderen, volumenstärkeren Segmenten werden die Autobauer bis 2015 nochmals nachlegen. Autoexperte Dr. Mandat: „In den nächsten beiden Jahren werden Elektro- und vor allem Hybridfahrzeuge weiter an Bedeutung gewinnen. Aufgrund des reduzierten Verbrauchs, der Möglichkeit zur Anrechnung von „Supercredits“ und „Eco-Innovations“ spielt dies den Herstellern bei der Erfüllung der CO₂-Ziele natürlich in die Karten“.

Ein isolierter Blick auf die Bilanz je Hersteller in Deutschland zeigt, wer beim CO₂-Grenzwert hierzulande schon gut liegt und wer relativ schlechtere Werte erzielt.

Primus aller Herstellerkonzerne in Deutschland ist Toyota. Die Japaner konnten auch mit dem konsequenten Setzen auf die Hybrid-Technik die durchschnittliche CO₂-Emission der gesamten Neuzulassungen in Deutschland 2012 bereits auf unter 130 g/km senken. Nur minimal über diesem Wert liegt PSA Peugeot Citroen. Der französische Autobauer senkte zwischen 2009 und 2012 den CO₂-Ausstoß der Gesamtflotte um 8,4 Prozent und lag 2012 in Deutschland bei 133,5 g/km. Berater Dr. Mandat: „PSA hilft der Flottenmix mit vergleichsweise kleineren und leichteren Fahrzeugen mit geringerer Motorleistung.“ Gut im

Rennen liegen in Deutschland bei der CO₂-Emission auch Ford (138,1 g/km, -5,8 Prozent), Opel (139,6 g/km, -9,2 Prozent) und Renault (139,6 g/km, -9,8 Prozent).

Von den Volumenherstellern hat Volkswagen die vergangenen drei Jahre am besten gearbeitet. Die Wolfsburger konnten die CO₂-Emission über die gesamte Flotte um 10,8 Prozent senken. Aufgrund des Portfolios mit Porsche und anderen Sportwagen sowie dem Premium-Anbieter Audi liegt Volkswagen mit 140,6 g/km jedoch in Deutschland noch 9,7g/km über dem individuellen EU-Grenzwert(130,9 g/km) des Konzerns für 2015. Die Münchner BMW-Group erzielt mit einem durchschnittlichen Ausstoß von 143,4 g/km einen nur geringfügig schlechteren Wert, ist aber aufgrund der schwereren Fahrzeuge in Deutschland nur noch 6,0 g/km von ihrem europaweiten individuellen CO₂-Zielwert von 137,4 g/km entfernt.

Von den deutschen Herstellern hat Daimler noch die weiteste Wegstrecke zurückzulegen. Der Flottenausstoß betrug 2012 in Deutschland 148,8 g/km (bei einem von EU-Zielwert 138,4 g/km). Die Stuttgarter waren jedoch mit einer CO₂-Reduktion in Deutschland um 13,1 Prozent zwischen 2009 und 2012 besonders erfolgreich. Dr. Mandat: „Neben der Motorenentwicklung kommen die Schwaben zügig bei der Differenzierung des Produktportfolios voran, wie die aktuelle Produktoffensive beweist.“

Mit Fiat stieg bei lediglich einem Automobilkonzern der CO₂-Flottenausstoß in den vergangenen drei Jahren in Deutschland. Dr. Mandat: „Dies ist auch Folge des Zusammenschlusses mit Chrysler. Unter der CO₂-Betrachtung bedeutet Chrysler für Fiat eine erhebliche Belastung, die den italienischen Autobauer im Ranking weit nach hinten wirft.“

Große Probleme dürften auf Mazda und Tata Motors zukommen. Beide Unternehmen bilden die Schlusslichter in Bezug auf die CO₂-Emission in Deutschland. Die Tata-Marken Land Rover und Jaguar stießen 2012 195,5 g/km CO₂ aus, der absolut höchste Wert der untersuchten Hersteller. Dr. Mandat: „Es ist derzeit nicht zu erkennen, wie die indische Tata-Gruppe dieses Problem technisch bis 2015 lösen kann.“

Über PROGENIUM

Wir sind fest überzeugt davon, dass Erfolg kein Zufall ist – Erfolg ist ein Ergebnis. Das Ergebnis von fundierten Analysen, strategischen Zielen, richtigen Entscheidungen, einer konsequenten Umsetzung und einer klaren Wertebasis.

Seit 2002 begleiten wir internationale Industrie- und Dienstleistungsunternehmen von der Strategieentwicklung bis hin zur erfolgreichen Umsetzung um den Unternehmenswert unserer Kunden nachhaltig zu steigern.

Als erfolgreich inhabergeführtes Beratungsunternehmen agieren wir – PROGENIUM – unabhängig auf dem Markt und richten unser Geschäftsmodell und unsere Kompetenzen konsequent auf die Anforderungen der Kunden und deren Erfolg aus. „creating success“ ist für uns Anspruch und gleichzeitig Versprechen an unsere Kunden.

Unsere Berater sind mehr als exzellente Analysten und Strategen. Unsere Berater sind starke und kreative Persönlichkeiten und verbinden Beratung, Wissenschaft und Unternehmertum auf besondere Art und Weise. In der Zusammenarbeit mit unseren Kunden leiten uns dabei folgende Werte: Vertrauenswürdigkeit, Tatkraft und Exzellenz. Gemeinsam mit unseren Kunden haben wir bereits mehr als 500 Projekte in über 30 Märkten erfolgreich abgeschlossen.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Dr. Michael Mandat

+49 89 315 687 80

www.PROGENIUM.com