

SPERRFRIST: 6. Juli 2017, 00:01 MEZ

Rückgang des Pkw-Dieselanteils kein Hindernis zur Erreichung der CO₂-Reduzierungsziele; stattdessen kostengünstigere Option für Hersteller

In der Folge des Dieselgate-Skandals sinkt der Marktanteil von Dieselfahrzeugen in Europa.

Der durchschnittliche Diesel-Pkw stößt zwar weniger Kohlendioxid (CO₂) aus als ein

vergleichbarer Benziner desselben Fahrzeugsegments. Dennoch lägen die notwendigen

Investitionen zur Erreichen des CO₂ Ziels für Neufahrzeuge in der EU im Jahr 2025 um bis

zu 280 Euro pro Fahrzeug niedriger, sollte der Dieselanteil weiter sinken. Zu diesem

Ergebnis kommt eine neue Studie der unabhängigen Forschungsorganisation International

Council on Clean Transportation.

Zwischen 1990 und 2015 stieg der Anteil an Dieselneuwagen in Europa von 14% auf 52%

und erreichte 2011 einen Höchstwert von 56%. Außer Europa sind Indien und Südkorea die

einzig größeren Märkte der Welt mit signifikantem Anteil an Diesel-Pkw. In China, Japan

und den USA machen Dieselwagen weniger als 5% des Marktes aus. In der Folge des

Dieselgate-Skandals fiel der Dieselanteil in der Europäischen Union 2016 auf 49% und wird

vermutlich weiter sinken, nicht zuletzt da eine wachsende Zahl an Städten droht, Diesel-Pkw die Einfahrt in Stadtzentren zu verbieten.

Der durchschnittliche Diesel-Pkw in Europa emittiert etwa 17% weniger CO₂ aus als ein vergleichbarer Benziner desselben Fahrzeugsegments. Auf Flottenebene, über alle Fahrzeugsegmente hinweg, sind die durchschnittliche CO₂-Emissionen neuer Diesel- und Benzinfahrzeuge nahezu identisch (119 Gramm pro Kilometer [g/km] gegenüber 123 g/km).

„Die Effizienzvorteile bei Dieselmotoren werden häufig durch eine höhere Motorleistung und ein höheres Gewicht der Dieselfahrzeuge aufgezehrt“, erläutert Dr. Peter Mock, Geschäftsführer von ICCT in Europa.

Des Weiteren sind Hybridfahrzeuge inzwischen häufig günstiger als Dieselfahrzeuge desselben Fahrzeugsegments. 2015 kostete in Deutschland ein durchschnittliches Hybridfahrzeug im unteren Mittelklassesegment (auch als „Golf“-Segment bekannt) 26.700 Euro, während ein durchschnittlicher Diesel in etwa 1.700 Euro teurer war. Diese Mehrkosten beim Diesel sind auf höhere Temperaturen und Druckverhältnisse sowie komplexerer Abgasnachbehandlungssysteme zurückzuführen, welche die die Fertigungskosten bei Dieselmotoren erhöhen. Da der durchschnittliche Hybrid-Pkw etwa 18% weniger CO₂ emittiert und innerhalb desselben Segments inzwischen billiger ist als ein durchschnittliches Dieselfahrzeug, ist der Wechsel von konventionellem Benziner zu modernem Hybridfahrzeug kosteneffizienter als an der Dieseltechnologie festzuhalten. Es wird erwartet, dass die Kosten von Hybridfahrzeugen sowie insbesondere Plug-in Hybrid- und reinen Elektrofahrzeugen als Ergebnis anhaltender Fortschritte in der Batterietechnologie weiter sinken werden.

Für die Analyse gingen die ICCT Forscher von einem CO₂ Ziel von 70 g/km für neue Pkw bis 2025 aus. Dies liegt im Zielbereich von 68–78 g/km, welchen das Europäische Parlament für die kommende Runde der CO₂-Standards vorschlägt. „Wir haben den Dieselmartanteil von 55% im Ausgangsszenario schrittweise auf 15% in unserem Extremszenario abgesenkt, um zu untersuchen, ob das CO₂ Ziel für 2025 immer noch erreicht werden könnte,“ sagt Mock.

„Wir kommen zu dem Schluss, dass die Fahrzeughersteller das CO₂-Ziel auch bei einem drastischen Rückgang des Dieselanteils immer noch erreichen könnten, indem sie effizientere Benzinfahrzeuge sowie Hybrid- und Elektrofahrzeuge anbieten.“ Die notwendigen Investitionen je Fahrzeug liegen bei einem niedrigeren Dieselanteil um bis zu 280 Euro niedriger als bei einem hohen Dieselanteil. Grund hierfür ist, dass die erforderliche Investition in neue Fahrzeugeffizienztechnologien und Elektrofahrzeuge durch Kosteneinsparungen beim Umstieg von der relativ teuren Dieseltechnologie aufgewogen wird.

Als zusätzlicher Nebeneffekt wird erwartet, dass die Stickoxidemissionen (NO_x) von Dieselwagen bis zum Jahr 2030 um 60.000–260.000 Tonnen sinken werden, sollte der Dieselneuwagen-Marktanteil in der EU bis 2025 auf 15% absinken. Eine solche Reduktion entspricht einem Rückgang von 10%-28% im Vergleich zum Basisszenario und ist vergleichbar mit der Summe aller NO_x Emissionen in einem Land der Größe der Niederlande.

Die Ergebnisse kommen zu einer Zeit, in der die 2020 CO₂ Standards für Neuwagen in der EU für den Zeitraum nach dem Jahr 2020 in Vorbereitung sind. Es wird erwartet, dass die Europäische Kommission bis Ende 2017 einen entsprechenden Gesetzesentwurf einbringt. Der Transportsektor ist derzeit der einzige Sektor in der EU, der die CO₂ Emissionen seit 1990 nicht gesenkt und seine Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2014 sogar um 20% erhöht hat.

Veröffentlichungsdetails

Shifting gears: The effects of a future decline in diesel market share on tailpipe CO₂ and NO_x emissions in Europe

PDF zum Download (ab dem 6. Juli):

<http://theicct.org/effects-of-future-EU-diesel-mkt-share-decline>

Der International Council on Clean Transportation (ICCT) ist eine gemeinnützige und unabhängige Forschungsorganisation mit Schwerpunkt Fahrzeugtechnologien und deren Auswirkungen auf Luftqualität und Klima. Der wissenschaftliche Beirat des ICCT setzt sich zusammen aus Behördenvertretern und unabhängigen Verkehrsexperten der wichtigsten Fahrzeugmärkte weltweit. ICCT wurde 2005 gegründet und beschäftigt heute 40 Mitarbeiter in verschiedenen Ländern. Seit 2012 ist die Organisation mit einem Büro in Berlin vertreten. ICCT wird finanziert durch private Stiftungen, darunter die ClimateWorks Stiftung in den USA und die Stiftung Mercator in Deutschland.

Ansprechpartner:

Dr. Peter Mock

Geschäftsführer ICCT Europe

Neue Promenade 6, 10178 Berlin

Tel.: +49 (30) 847129-102

Email: peter@theicct.org