

## **Klimakiller SUV machen Klima-Fortschritte zunichte**

von Joachim Wille, FR 22.10.19 07:31

**Symbol der Klimakrise: die SUV und in diesem Fall die CSU.**

© Lino Mirgeler/dpa

IEA-Studie: Die großen, schweren SUV fressen die CO<sub>2</sub>-Effizienzgewinne im Autosektor wieder auf.

Mit Slogans wie „F\*CK SUV“, „SUV uncool“ und „Dieses Auto gehört nicht in die Stadt“ machten im September Öko-Aktivisten mobil gegen die Frankfurter Automesse IAA. Das Sport Utility Vehicle, diese trendige Mischung aus Limousine und Geländewagen, mutierte dabei zur Zielscheibe des Protests gegen die Autogesellschaft.

Und von nun an können sich die radikalen SUV-Gegner auch auf einen unerwarteten Kronzeugen berufen: die Internationale Energieagentur (IEA). Sie kommt in einer neuen Studie zu dem Ergebnis, dass der Boom dieser Geländewagen alle Fortschritte bei den Emissionsreduzierung im Autoverkehr zunichtemacht. Die SUV tragen demnach stärker zum Wachstum der globalen CO<sub>2</sub>Emissionen bei als zum Beispiel der Flug- oder der Lkw-Verkehr sowie die Schwerindustrie.

### **Boom: 40 Prozent der Neuwagen inzwischen SUV**

Die Sport-Geländewagen boomen weltweit. Rund 200 Millionen dieser bis zu 2,5 Tonnen schweren und hochmotorisierten Fahrzeuge gibt es inzwischen, rund sechsmal so viele wie 2010. Global sind 40 Prozent der Neuwagen inzwischen SUV, vor zehn Jahren waren es erst 20 Prozent. In den USA, dem weltweit zweitgrößten Automarkt, sind es sogar fast 50 Prozent. In Deutschland machen SUV und „echte“ Geländewagen gut 30 Prozent der Zulassungen aus und sind damit das absatzstärkste Segment.

Der Trend zu den Pseudo-Geländewagen frisst laut den IEA-Fachleuten die CO<sub>2</sub>-Einsparungen mehr als auf, die bei der restlichen Autoflotte durch sparsamere Motoren, andere Effizienzgewinne und den Umstieg auf E-Autos erzielt werden. Die Ursache: Ein SUV verbraucht den Angaben zufolge im Schnitt rund ein Viertel mehr Sprit als ein mittelgroßer normaler Pkw.

### **Dank SUV-Trend steigt der Ölverbrauch rasant**

Die Agentur rechnet vor: Die effizienteren Normal-Pkw haben die globale tägliche Erdöl-Nachfrage seit 2010 durch mehr Effizienz um zwei Millionen Fass Öl vermindert, die E-Autos um knapp 100 000 Fass. Die SUV-Flotte aber brachte einen Nachfrage-Anstieg um 3,3 Millionen Fass. Unter dem Strich bleibt ein Plus von 1,2 Millionen Fass am Tag. Wird dieser Trend nicht gestoppt, steigt der Ölverbrauch der Pkw bis 2040 um weitere zwei Millionen Fass, so die IEA-Analyse.

Die SUV-Mode stammt ursprünglich aus den USA und schwappte Ende der 1990er Jahre auch nach Europa und Deutschland, den größten Automarkt in der EU. Heute sind alle namhaften Autobauer in dieser Sparte vertreten. Die großen Autos sind beliebt, da sie den Insassen mehr Platz, Sicherheit und durch die hohe Bauform eine bessere Sicht im Verkehr bieten. Allerdings

verstärkten sie den Trend zu mehr Gewicht und höherer PS-Zahl bei den Pkw – und der verhindert neben dem Lkw-Transportboom seit Jahrzehnten, dass der Straßenverkehr die von der Bundesregierung beschlossenen Klimaziele einhält.

Die SUV sprengen die Dimensionen. Zwar haben auch die „normalen“ Autos bei Gewicht (sowie Maßen und PS) stark zugelegt. Der Kompaktwagen Golf zum Beispiel brachte in der ersten Generation von 1974 rund 850 Kilogramm auf die Waage, beim aktuellen Golf 7 sind es im Schnitt 1400. Die SUV aber liegen deutlich darüber, die Top-Modelle aus dem VW-Konzern, von Mercedes und BMW bringen rund 2,3 bis 2,5 Tonnen auf die Straße. Der Trend zum SUV führte dazu, dass sich die Fahrzeugdaten auch im abgelaufenen Jahrzehnt stark gestiegen sind. Das Gewicht der Neuwagen in Deutschland stieg laut Kraftfahrt-Bundesamt von 2009 bis 2018 im Durchschnitt von rund 1,3 auf 1,5 Tonnen, die Motorleistung von 86,8 auf 112,5 Kilowattstunden und die Höchstgeschwindigkeit von 186 auf 200 Stundenkilometer.

### **Europäische CO2-Ziele können so nicht erreicht werden**

Diese Entwicklung führt dazu, dass die deutschen Autobauer, aber auch der Großteil der europäischen Konkurrenz, das von 2020/2021 an geltende CO2-Ziel der EU beim Flottenverbrauch von 95 Gramm CO2 pro Kilometer nicht werden einhalten können und mit saftigen Strafzahlungen rechnen müssen. Bleibt es beim heutigen Modell- und Verkaufsmix, muss die gesamte europäische Autoindustrie laut einer Auswertung des britischen Marktbeobachters Evercore ISI Research im Jahr 2021 insgesamt rund 21 Milliarden Euro Strafe zahlen. Der VW-Konzern müsste 3,8 Milliarden Euro berappen, BMW und Daimler jeweils 2,7 Milliarden. Dabei rechnet die EU Elektro-Autos sogar als Nullemissionsfahrzeuge ein, obwohl der Strom für die Batterien und das Fahren zum großen Teil noch in fossilen Kraftwerken erzeugt wird.

Die IEA-Experten glauben trotz des Rückgangs im globalen Automarkt um zuletzt zwei Prozent nicht, dass sich damit ein Ende des Zeitalters des Verbrennungsmotors andeutet. Gerade der Trend zu den SUVs erschwere den Übergang zur E-Mobilität, da sie schwieriger zu elektrifizieren seien, was die Entwicklung einer sauberen Pkw-Flotte verlangsamen könne.

### **E-Varianten: Batterien sind zu schwer**

Das Problem bei ohnehin schon schweren Autos ist, dass sie, um als reine E-Variante die gewohnte Fahrleistung und annehmbare Reichweiten zu bringen, sehr große – und wieder schwere – Batterien benötigen. Beim Audi e-tron zum Beispiel, der als der „erste deutsche Tesla-X-Rivale“ bezeichnet wurde, wiegt der Lithium-Ionen-Stromspeicher rund 700 Kilogramm, allein also fast soviel wie ein einfacher Smart-Zweisitzer mit seinen 890 Kilo.

(...) Die IEA ist eine Fachagentur für Energiefragen, die 1974 nach der ersten Ölkrise gegründet worden ist. (...)