

## Aktueller Kommentar

### Diesel: Totgesagte leben länger?

27. April 2017

**Der Diesel-Skandal sowie politische Unsicherheiten über die künftige Regulierung sind maßgeblich dafür, dass der Anteil von Diesel-Autos an den Pkw-Neuzulassungen in Deutschland und in den meisten anderen EU-Ländern zuletzt deutlich gesunken ist. Will die Automobilindustrie weiter auf die Diesel-Technologie setzen, muss sie die Schadstoffproblematik auch im realen Fahrbetrieb glaubhaft in den Griff bekommen. Gelingt dies nicht, dürfte der Gesetzgeber die regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel-Autos Schritt für Schritt verschlechtern. Schafft es die Branche jedoch, saubere Diesel-Pkw zu wirtschaftlich vertretbaren Preisen auf den Markt zu bringen, werden diese Autos für einen großen Teil der Autofahrer solange lukrativ sein, bis alternative Antriebstechnologien aus Sicht des Kunden wettbewerbsfähig sind. Der aktuelle Abgesang auf die Diesel-Technologie käme dann zu früh.**

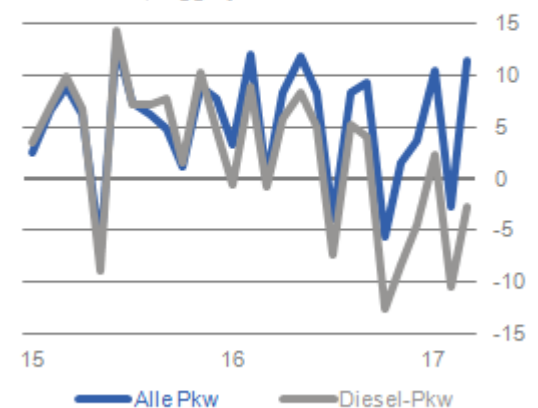
Der öffentliche Abgesang auf den Diesel-Pkw wird aktuell immer lauter. Auslöser hierfür sind ganz überwiegend der bekannte Diesel-Skandal sowie die Tatsache, dass die Schadstoffemissionen von Diesel-Pkw im realen Fahrbetrieb häufig deutlich über den offiziellen Grenzwerten liegen, die auf dem Prüfstand ermittelt werden. Das Image von Diesel als dreckigem Kraftstoff hat sich in den letzten Monaten in Teilen der Öffentlichkeit verfestigt. Gerade ökologisch orientierte NGOs fahren eine mediale Breitseite nach der anderen gegen den Diesel-Pkw und halten ihn angesichts der beginnenden Elektrifizierung des Antriebsstrangs in der Automobilindustrie technologisch für nicht mehr zeitgemäß. Hinzu kommt, dass die Politik öffentlich über neue Belastungen für Diesel-Pkw diskutiert, ohne bislang konkrete Ergebnisse zu liefern. Dies erzeugt Unsicherheit beim Autokäufer.

Die Unsicherheit zeigt bereits Wirkung. Während der Diesel-Anteil an den gesamten Pkw-Neuzulassungen in Deutschland 2016, also im ersten Jahr nach Bekanntwerden des Diesel-Skandals, „nur“ um knapp 2%-Punkte auf 45,8% abnahm, setzte sich der Rückgang zu Jahresbeginn 2017 beschleunigt fort. Im 1. Quartal des laufenden Jahres lag der Diesel-Anteil lediglich bei 42,7% gegenüber 47,3% im 1. Quartal 2016. Den höchsten Anteil an den gesamten Neuzulassungen erreichten Diesel-Pkw in Deutschland im Jahr 2012 mit 48,1%. Der Diesel-Anteil ist zuletzt auch in den meisten anderen EU-Staaten gesunken; in der EU-15 lag er 2016 bei 49,9% und damit deutlich unter dem Rekordwert von 56,1% aus dem Jahr 2011. Der Bedeutungsverlust ist also kein rein deutsches Phänomen. Festzuhalten ist aber auch, dass die Diesel-Marktanteile schon vor dem Diesel-Skandal leicht zu sinken begannen.

Ob und wie schnell der Diesel-Pkw in Europa künftig weitere Marktanteile verlieren wird, hängt u.a. davon ab, ob es der Automobilindustrie gelingt, die Schadstoffproblematik nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im realen Fahrbetrieb und zu vertretbaren Kosten in den Griff zu bekommen. Denn bei nüchterner Betrachtung ist nicht der Kraftstoff Diesel an sich das Problem, sondern letztlich die derzeit noch hohen lokalen Schadstoffemissionen (v.a. Stickoxide). In Sachen Klimaschutz hat der Diesel-Pkw dank der effizienten Verbrennung und des damit geringen Verbrauchs sogar Vorteile gegenüber Benzinern und kommt auf niedrigere CO<sub>2</sub>-Emissionen. Gerade wegen dieser günstigen CO<sub>2</sub>-Bilanz haben die europäischen Autohersteller in den letzten Jahren stark auf den Diesel gesetzt. Mit einem hohen Diesel-Anteil lassen sich nämlich die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für neu zugelassene Pkw in der EU leichter einhalten. Um diesen Vorteil nicht zu verlieren, arbeitet die Automobilindustrie derzeit daran, die Schadstoffemissionen von Diesel-Pkw auch im Fahrbetrieb zu senken.

### Absatz von Diesel-Pkw sinkt zuletzt auch absolut

Pkw-Neuzulassungen in Deutschland auf Monatsbasis, % gg. Vj.



Quelle: KBA



Grundsätzlich dürfte die Branche in der Lage sein, technologische Lösungen für die Schadstoffproblematik zu entwickeln. Klar ist aber auch, dass diese Technologien zu höheren Kosten und damit auch zu höheren Anschaffungspreisen für Diesel-Pkw führen werden. Diese zusätzlichen Kosten dürften sich nur für Vielfahrer (schnell genug) amortisieren. Aus heutiger Sicht spricht daher viel dafür, dass der Diesel-Anteil bei Klein- und Kompaktwagen in jedem Fall weiter sinken wird, weil hier die durchschnittlichen jährlichen Fahrleistungen geringer ausfallen als bei Fahrzeugen der automobilen Mittel- und Oberklasse, die häufig gewerblich genutzt oder als Dienstwagen gefahren werden.

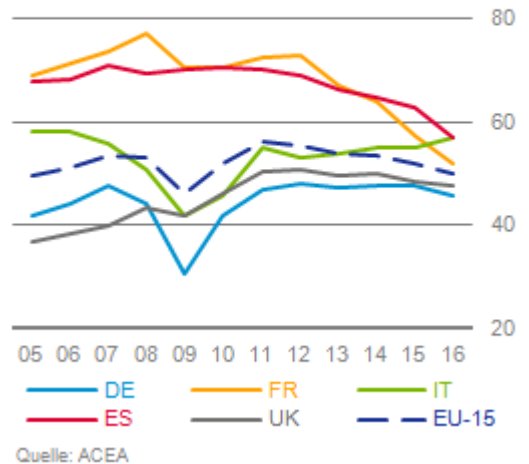
### Politische Hängepartie ist kontraproduktiv

Ein besonders wichtiger Einflussfaktor für die künftige Entwicklung des Diesel-Anteils ist die staatliche Regulierung. Diskussionen über eine „blaue Plakette“, eine höhere Steuer auf Diesel-Kraftstoff oder gar regionale Fahrverbote für bestimmte Diesel-Pkw sind angesichts des Vertrauensverlustes in die Sauberkeit des Diesel-Pkw politisch nachvollziehbar. Absolut schädlich und kontraproduktiv sind solche Diskussionen jedoch, wenn sie zu keinem Ergebnis führen, sondern über Monate wie ein Damoklesschwert über dem Diesel-Pkw hängen. Gerade Privatpersonen, die ein Auto in der Regel viele Jahre nutzen, wollen zu Recht Klarheit darüber, ob sie mit einem Diesel-Pkw auch in fünf oder zehn Jahren noch uneingeschränkt auf den Straßen unterwegs sein dürfen. Insofern ist die Politik gefordert, schnell zu kommunizieren, wie die künftige Regulierung aussehen soll. Ein Flickenteppich mit regional unterschiedlicher Regulierung sollte dabei vermieden werden. Angesichts der Langlebigkeit eines Automobils sind zudem ausreichend lange Vorlaufzeiten und Übergangsfristen sinnvoll; ein gewisser Vertrauensschutz ist nicht zuletzt aus sozialpolitischer Sicht notwendig.

Um es zusammenzufassen: Will die Automobilindustrie mittel- bis langfristig auf die Diesel-Technologie setzen, muss sie die Schadstoffproblematik auch im realen Fahrbetrieb glaubhaft in den Griff bekommen. Gelingt dies nicht, dürfte der Gesetzgeber die regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel-Autos Schritt für Schritt verschlechtern. Zudem würde das Vertrauen der Kunden leiden, sodass die Diesel-Marktanteile recht schnell und spürbar sinken. Schafft es die Branche jedoch, saubere Diesel-Pkw zu wirtschaftlich vertretbaren Preisen auf den Markt zu bringen, bleiben diese Fahrzeuge für einen großen Teil der Autofahrer lukrativ, und zwar solange, bis alternative Antriebstechnologien aus Sicht des Kunden wettbewerbsfähig sind. Für eine ideologiefreie Politik bestünde schließlich wenig Anlass, saubere Diesel-Pkw gegenüber Benzinern stärker zu regulieren als heute. Der aktuelle Abgesang auf die Diesel-Technologie käme damit zu früh. Längerfristig müssen Autos natürlich ohne fossile Kraftstoffe auskommen, wenn die Vision eines CO<sub>2</sub>-freien Straßenverkehrs Realität werden soll.

## Diesel-Anteil sinkt in vielen EU-Ländern

Anteil von Diesel-Autos an gesamten Pkw-Neuzulassungen, %



Autor: Eric Heymann (+49) 69 910-31730

mehr zum Research-Bereich **Branchen und Ressourcen**  
Aktuelle Kommentare - Archiv

© Copyright 2016. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informations-zwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bank-geschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungs-aufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Ex-change, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlageentscheidung treffen.