

Das dicke Ende

Kein Fahrzeugsegment wächst so schnell wie das der SUVs. Dabei sind diese lukrativen Pseudo-Geländewagen die Antithese zu allen Öko-Beteuerungen der Autokonzerne. Wenn BMW, Daimler und Volkswagen nicht schleunigst ihre Modellpalette umbauen, drohen ihnen Milliardenstrafen wegen verfehlter Klimaziele.

Kurz vor seinem großen Auftritt Ende August entledigt sich Opel-Chef Michael Lohscheller noch schnell seiner Wertsachen. Mit ausgebeuletem Sakko will der hochgewachsene Manager keinesfalls vor die Ehrengäste treten. Portemonnaie, Schlüsselbund und Smartphone reicht er vorsorglich an einen Vertrauensmann weiter. Dann schreitet Lohscheller ins Rampenlicht.

"Das ist heute ein ganz großer Tag", verkündet der 50-Jährige stolz hinter einem Stehpult inmitten des Opel-Werks im thüringischen Eisenach. An der Fertigungslinie lauschen Dutzende Arbeiter den Worten ihres Geschäftsführers. Auch Thüringens Ministerpräsident Bodo Ramelow (Linke) ist da. Christian Hirte (CDU), der Ostbeauftragte der Bundesregierung, erweist Opel die Ehre. Rudolf Luz aus dem Vorstand der IG Metall ist gekommen. Und natürlich Katja Wolf (Linke), die Oberbürgermeisterin von Eisenach.

Sie alle wollen dabei sein, als Opel das Werk "umstellt auf die Zukunft", wie Lohscheller den Produktionsstart nennt. Zwei Jahrzehnte lang hat Opel in Eisenach sparsame Kleinwagen wie Adam und Corsa gebaut. Ersetzt werden sie nun durch den Grandland, ein Sport Utility Vehicle (SUV) der Mittelklasse. Der Grandland bietet ebenso vielen Passagieren Platz wie ein aktueller Corsa. Aber das SUV ist 41 cm länger, elf Zentimeter breiter und in der leichtesten Variante immer noch 295 Kilo schwerer als der Kompaktwagen.

Und das soll die Zukunft sein?

"Wenn Sie sich anschauen, wohin die Trends in der Automobilindustrie gehen, da sehen Sie: SUVs wachsen, wachsen, wachsen, wachsen", doziert Lohscheller. Allein bei Opel stehen solch wuchtige Karossen bereits für 30 Prozent des Gesamtabsatzes. Bei Volkswagen, Daimler und BMW sieht es ähnlich aus. Klassische Kompaktwagen finden dagegen immer weniger Käufer. Und auch Limousinen wie das Opel-Flaggschiff Insignia werden zu Ladenhütern in den Autohäusern. "Wir brauchen mehr kompakte SUVs", schlussfolgert Lohscheller. Wenige Minuten später rollt der erste Grandland Xin Eisenach vom Band. "Watch this", dröhnt dabei repetitiv aus den Lautsprechern.

"Watch this", das trifft es eigentlich ganz gut. Denn sehenden Auges tappt die Autoindustrie in eine Falle. Während das Umweltbewusstsein der Menschen, angestachelt von der Jugendbewegung Fridays for Future, wächst, während aus Brüssel ab dem kommenden Jahreswechsel milliardenschwere Strafzahlungen für zu hohe CO₂-Emissionen drohen, während die Chefs der Autokonzerne bevorzugt über Elektromobilität und alternative Verkehrskonzepte dozieren, rollt aus den Fabriken der glatte Gegenentwurf zu all dem ökologischen Gesäusel: immer noch mehr Geländewagen und SUVs, die bei gleichem Platzangebot stets schwerer, höher, weniger windschnittig und damit weniger energieeffizient sind als konventionelle Kompaktwagen, Limousinen oder Kombis.

Vor einigen Jahren hat die Bundesregierung das Ziel ausgegeben, bis 2020 sollten eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen rollen. Das Millionenziel wird bereits in diesem Jahr erreicht, allerdings nicht mit Elektroautos, von denen gibt es nur etwa 100 000 in Deutschland, sondern mit SUVs und Geländewagen, deren Anzahl in diesem Jahr erstmals die Millionengrenze überschreiten wird, und zwar nicht im Bestand, sondern allein bei den Neuzulassungen 2019. Die SUVs und die echten Geländewagen werden dabei in den Zulassungsstatistiken zu einer Kategorie zusammengefasst. Auch dieser Text behandelt deshalb beide Fahrzeuggattungen als Synonyme, allein schon deshalb, weil die Grenzen zwischen ihnen fließend verlaufen.

Kurzfristig sichern sich die Autokonzerne mit den besonders margenträchtigen SUVs profitables Wachstum. Innerhalb der Konzerne rangeln die einzelnen Werke darum, wer diese lukrativen Modelle bauen darf. Doch mittelfristig manövrieren sie sich in eine Sackgasse. Bereits ab dem kommenden Jahr müssen die Autohersteller den durchschnittlichen Verbrauch aller ihrer in Europa verkauften Autos auf 95 Gramm pro Kilometer drücken. Andernfalls müssen sie Strafgebühren zahlen. Von diesem Wert sind die Firmen weit entfernt - gerade weil die SUV-Welle über das Land schwappt. Da diese Fahrzeuggattung deutlich mehr Sprit verbraucht als eine Limousine oder ein Kombi im entsprechenden Fahrzeugsegment, macht es jeder zusätzlich verkaufte SUV noch schwerer, die EU-Emissionsziele zu erreichen.

Wie weit die SUVs von den Umweltzielen der EU entfernt sind, zeigt sich etwa am Porsche Cayenne Coupé - bis zu 261 Gramm CO₂ pro Kilometer - und am BMW-Spitzenmodell X7, der rund 200 Gramm CO₂ in die Luft bläst. Würden die beiden Hersteller nur diese beiden Modelle anbieten, müsste BMW ab dem kommenden Jahr umgerechnet rund 10 000 Euro an

Bußgeld pro verkauftem Auto an die EU-Kommission überweisen. Beim Porsche Cayenne wären es sogar über 15 000 Euro. Von der traumhaften Marge dieser Modelle bliebe nicht mehr viel übrig.

Die Klimakiller werden damit zum Bilanzkiller. Die meisten auf dem europäischen Markt verkauften Autos liegen im Moment noch bei 120 bis 130 Gramm. Nach Berechnungen des Analysehauses Evercore drohen drastische Konsequenzen: Wenn Europas Autohersteller die CO₂ - Emissionen jetzt nicht entscheidend reduzieren und in Richtung der neuen 95-Gramm-Grenze drücken, dann würde die EU für die gesamte Branche Bußgelder von mehr als 30 Milliarden Euro aussprechen.

Und das, obwohl die EU speziell den deutschen Autokonzernen mit einer Reihe von geradezu absurd großzügigen Übergangs- und Ausnahmeregeln entgegenkommt (siehe Text auf Seite 57). In Sachen CO₂ - Grenzwerte gleichen BMW, Daimler und mit Abstrichen auch Volkswagen einer Riege von übergewichtigen Gymnasiasten, denen der wohlwollende Sportlehrer mit allen möglichen Hilfestellungen zum Hopser über die extra niedrig gehängte Latte verhelfen will - damit die Versetzung bloß nicht an der Sportnote scheitert.

"Mercedes und BMW werden groß angelegte Modellprogramme mit rein batteriegetriebenen Fahrzeugen brauchen", sagt Arndt Ellinghorst, Leiter des Automobil-Researchs bei Evercore. Im Jahr 2030 werde jeder Hersteller in seiner Flotte einen Anteil von etwa 30 Prozent rein batteriegetriebener Elektrofahrzeuge benötigen. So mancher Konzern werde auch nicht umhinkommen, für die drohenden Bußgelder aus Brüssel in Milliardenhöhe Rückstellungen zu bilden. "Das dürfte wahrscheinlich im ersten Quartal des nächsten Jahres passieren", erwartet Ellinghorst. So mancher Hersteller könnte aus Sicht des Experten sogar dazu gezwungen werden, die Produktion großer, schwerer Autos - wie SUVs - zumindest zu reduzieren oder sogar ganz einzustellen.

Die IAA wird zur Kampfzone Im Extremfall droht den Autokonzernen der Verlust dessen, was Managementexperten die "License to Operate" nennen, die gesellschaftliche Akzeptanz eines Unternehmens und seiner Produkte. Was einer Branche droht, die diese Akzeptanz durch Gier und Borniertheit einbüßt, zeigt sich zum Beispiel an der mittlerweile streng regulierten Tabakindustrie. Wenn der Trend zu mehr Umweltbewusstsein weitergeht und die Autokonzerne nicht umdenken, könnte auf das Feindbild "Big Tobacco" bald "Big Auto" folgen.

Die Internationale Automobilausstellung (IAA), die am kommenden Dienstag in Frankfurt beginnt, könnte einen ersten Vorgeschmack für dieses Szenario liefern. Klimaaktivisten haben angekündigt, dass sie die diesjährige IAA blockieren wollen. Das Aktionsbündnis "Sand im Getriebe" plant für das übernächste Wochenende eine Sternfahrt mit Rad und Bahn auf Frankfurt zu. Mitten im Messetrubel würde die Stadt praktisch stillgelegt. "Wir wollen das Konglomerat aus Politik und Autoindustrie aufbrechen", sagt Tina Velo, Sprecherin von "Sand im Getriebe". "Die CO₂ - Emissionen durch den Autoverkehr steigen und steigen in Deutschland. Wir wollen die Verantwortlichen dafür zur Rechenschaft ziehen." Bereits seit Februar trifft sich das Bündnis aus Klimaaktivisten, Globalisierungskritikern und Autogegnern alle fünf bis sechs Wochen an unterschiedlichen Orten und berät über sein Vorgehen. Dazwischen tauschen sich die Aktivisten über abhörsichere Kanäle in Arbeitsgruppen aus. Velo: "Unser Anspruch war von Anfang an, die IAA in Frankfurt zu blockieren."

"Das Sicherheitskonzept wird natürlich an die aktuelle Situation angepasst", sagt ein Sprecher des Verbands der Automobilindustrie (VDA), des Veranstalters der IAA. So werde es auf der Messe eine entsprechende Polizeipräsenz geben - sowohl Beamte in Uniform als auch in Zivilkleidung. Zudem werde es verstärkte Einlasskontrollen geben. Die Besucher sollten mit möglichst leichtem Gepäck anreisen und mehr Wartezeiten als bisher einplanen. Eine Branche plant für den Belagerungszustand.

Die Umweltorganisation Greenpeace hat pünktlich zur IAA in einem 15-seitigen Report, der dem Handelsblatt exklusiv vorliegt, ein SUV-Sündenregister erstellt. "Mit dem SUV-Boom zeigt die Autobranche Klimaschutz und lebenswerten Städten den Stinkefinger", sagt Marion Tiemann, Verkehrsexpertin bei Greenpeace. Die wichtigsten Punkte ihrer Anklage, die sie mit Statistiken und Verweisen auf wissenschaftliche Studien belegt: -Der Verbrauch und damit der CO₂ - Ausstoß von SUVs liegen deutlich höher als der anderer Pkws. Alle in Deutschland 2018 neu zugelassenen Pkws stießen laut Kraftfahrt-Bundesamt im Schnitt 130 Gramm CO₂ pro Kilometer aus. Im Untersegment der SUVs und Geländewagen waren es knapp 144 Gramm. Der SUV-Trend, so Greenpeace, trage maßgeblich dazu bei, dass der Verkehrssektor in Deutschland seinen CO₂ - Ausstoß seit 1990 nicht habe senken können.

-Das Risiko, bei einem Unfall mit einem SUV schwer verletzt oder getötet zu werden, sei für die Fahrer kleinerer Autos viermal so hoch wie für die Fahrer von SUVs oder Geländewagen. Hauptursache: das höhere Fahrzeuggewicht der SUVs, das kleinere Autos geradezu zermalme.

-Für Fußgänger sei die Gefahr, beim Zusammenstoß mit einem SUV getötet zu werden, 50 Prozent höher als beim Zusammenstoß mit einem konventionellen Pkw. Hauptursache hier: der höhere Kühlergrill, der angefahrene Fußgänger nicht an den Beinen, sondern am empfindlicheren Oberkörper treffe. Besonders gefährdet seien Kinder, für die sich der Kühlergrill oft genau auf Kopfhöhe befinde.

-Selbst mit Elektroantrieb würden die SUVs nicht zu Klimaengeln. So verbrauche der Audi Etron doppelt so viel Strom wie der Hyundai Ioniq - vor allem, weil der koreanische Kompaktwagen rund eine Tonne weniger wiegt als der deutsche Elektro-SUV. Allein die Batterie des Audi komme auf 700 Kilo. Eine derart schwere SUV- oder Geländewagen-Batterie kann laut Greenpeace bei der Herstellung bis zu 20 Tonnen CO₂ verursachen. Auch vor dem Hintergrund anderer Rohstoffe, die für die Batterien gebraucht werden, seien solche überdimensionierten Fahrzeuge nicht vertretbar, auch nicht als elektrische Version.

Das Paradoxe: All diesen Nachteilen stehen keine objektiven Vorteile der SUVs gegenüber - außer einem subjektiv besseren Sicherheitsgefühl der Insassen durch die höhere Sitzposition und die gute Rundumsicht. Doch beide Vorteile boten vor den SUVs auch schon Minivans wie der Opel Meriva - ein Fahrzeugsegment, das mittlerweile vom Aussterben bedroht ist.

Warum also ausgerechnet SUVs? Auf diese Frage haben die Automobilhersteller zwei stereotype Antworten parat: Der Kunde wolle es so. Und die Konzerne bräuchten die Gewinne aus dem SUV-Geschäft, um sie in alternative Antriebskonzepte zu investieren. "Die Nachfrage treibt den Markt", sagt VDA-Chef Bernhard Mattes im Handelsblatt-Interview (siehe Seite 59). "Die Kunden wollen diese Modelle, auf allen Märkten, auch in China und in den USA."

Doch das ist nur die halbe Wahrheit. Ebenfalls für Greenpeace haben die Marktforscher von Nielsen die Werbeausgaben der Autokonzerne in Deutschland untersucht. Ergebnis: Nach den Brutto-Mediaausgaben gerechnet, also den gebuchten Werbeflächen und -zeiten, flossen 51 Prozent der segmentspezifischen Werbeausgaben der Autokonzerne in Reklame für die Fahrzeuggattungen SUV und Geländewagen. Das ist ein deutlich höherer Anteil, als diese Fahrzeuge an den Neuzulassungen ausmachen - der liegt nämlich bei rund einem Drittel. Tiemanns Schlussfolgerung: "Die Nachfrage nach den besonders margenträchtigen SUVs wird von den Autokonzernen mit gewaltigen Marketingausgaben künstlich gepusht."

Was SUV-Fahrer wollen Dabei war das ganz anders gedacht. Der Duisburger Autoprofessor Ferdinand Dudenhöffer hatte die SUVs bereits 2008 zu einer aussterbenden Fahrzeuggattung erklärt. "Ihre beste Zeit haben diese Autos hinter sich", hatte der Experte damals dem "Stern" gesagt. Lediglich ein paar Reiche würden angesichts hoher Spritpreise weiterhin SUVs und Geländewagen fahren. Im Sommer 2010 dann schmiedeten Bundesregierung und Autobosse einen kühnen Plan: Bis 2020 sollte Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. In dieser Runde wurde auch das Ziel von mehr als einer Million Elektroautos beschlossen, das jetzt so krachend verfehlt wird.

Die Konzernchefs, die damals noch Martin Winterkorn (VW), Norbert Reithofer (BMW) und Dieter Zetsche (Daimler) hießen, standen nicht wirklich hinter dem Plan. Ein hochrangiger Manager räumt im Nachgang ein: "Dass das Klima wirklich kippen könnte, hielten ich und andere für ausgemachten Quatsch." Erst vor zwei Jahren habe er sich ernsthaft mit den Fakten auseinandergesetzt und erkannt, dass der Klimawandel Wirklichkeit sei, berichtet er.

Und so konnten die Deutschen weiter der Lust an Größe und Leistung frönen. Binnen eines Jahrzehnts ist aus dem Nischenphänomen SUV das neue Statussymbol der Mittelschicht geworden. Allein bei Volkswagen hat sich der Anteil der SUVs an den Neuzulassungen in den wichtigsten europäischen Märkten verdreifacht innerhalb von nur vier Jahren - von 13 auf 30 Prozent.

Der Größenwuchs hat bisweilen skurrile Folgen. Ging man in den Siebziger- und Achtzigerjahren davon aus, dass Stellplätze in Parkhäusern mit 2,30 Breite ausreichend bemessen sind, kommt der BMW X5 mit ausgeklappten Spiegeln schon auf 2,20 Meter. Platz zum Aussteigen ist da nicht mehr. Im Parkhaus stehen nun oft zwei SUVs auf einer Stellfläche, die eigentlich für drei Autos vorgesehen ist.

Viele Parkhausbetreiber wie am Münchener Flughafen bieten mittlerweile das XXL-Parken - extragroße Stellplätze zu extrahohen Preisen. Lösungen, die außerhalb der Parkhäuser nicht mehr funktionieren und den Widerstand von Anwohnern provozieren. In München fanden Besitzer von SUVs in der Maxvorstadt jüngst einen dezenten Hinweis unter der Windschutzscheibe: "Ihr Auto ist zu groß!" - Absender unbekannt. In den engen Altbauvierteln vieler Großstädte sind die SUVs zu verhassten Symbolen von Egoismus und Gentrifizierung geworden.

Dabei sind SUV-Käufer keineswegs allesamt Klimaleugner und Umweltignoranten, wie Automobil-Marketingexperte Till Dannewald weiß. "Untersuchungen zeigen, dass auch SUV-Fahrer Umweltschutz wichtig nehmen", sagt der Professor an der Wiesbaden Business School. "Sie befinden sich allerdings in einem Zielkonflikt, weil sie das besondere Komfort- und Sicherheitsgefühl suchen, das ihnen ein SUV bietet." Bei Oberklasse-SUVs käme dann noch der Status hinzu, den diese Fahrzeuge allein schon durch ihre eindrucksvolle Größe vermitteln. Dannewald: "Ähnlich wie bei Flugreisen führt dieser Zielkonflikt zum sogenannten Green Gap - man denkt ökologisch, aber handelt nicht entsprechend."

Dass die Konzernchefs auf Autogipfeln "Wir haben verstanden" säuseln, aber fortwährend neue automobiler Provokationen wie den BMW X7 oder den Audi Q8 ersinnen: Das stößt in der Politik zunehmend auf Unverständnis - selbst bei der sonst eher autofreundlichen SPD. "Mit den europäischen CO₂ - Grenzwerten haben die Automobilhersteller ambitionierte Vorgaben für die Reduktion des CO₂ - Ausstoßes für ihre Fahrzeugpalette in den kommenden Jahren", sagte Sören Bartol, Vizechef der SPD-Bundestagsfraktion. "Wenn die Vorstände der Unternehmen glauben, dass sie mit SUVs mit großem Spritverbrauch diese Vorgaben erreichen können, werden sie schnell eines Besseren belehrt werden." Eine CO₂ - Bepreisung und eine stärkere CO₂ - Komponente bei der Kfz-Steuer könnten dazu beitragen, dass der Verkauf von SUVs an Attraktivität verlieren würde. Bartol: "Das könnte manchen Konzernvorständen helfen, ihre Pläne für zukünftige Fahrzeuge noch einmal zu überdenken."

Für Frank Sitta macht der SUV-Boom die Verlogenheit der Klimadebatte deutlich: "Die Verkaufszahlen zeigen ziemlich deutlich, was für Fahrzeuge die Kunden in Deutschland wirklich wollen", sagt der FDP-Fraktionsvize. "Hier sollten sich die Hersteller vielleicht ehrlich machen und eingestehen, dass die Cash-Cows auch weiterhin Fahrzeuge mit leistungsstarken Verbrennungsmotoren sind, die so auch Arbeitsplätze und Wohlstand in Deutschland sichern." Die Ankündigungen zur E-Mobilität speisten sich ganz offensichtlich zu großen Teilen nicht aus der inneren Überzeugung, sondern seien "rein getrieben durch öffentlichen Druck und die einseitige und massive Subventionierung dieser Technologie".

Georg Nüßlein (CSU), Vize-Chef der Unions-Bundestagsfraktion, appelliert an die Hersteller, auf innovative Modelle zu setzen:

"Die Menschen wollen SUVs fahren. Deshalb sind übrigens auch viele Elektroautos so gestaltet. Das zeigt, dass auch dieses Segment klimafreundlicher und effizienter werden kann."

Mittwoch dieser Woche auf einem ehemaligen Fliegerhorst in Neuhausen, nahe der polnischen Grenze: In einer eigens errichteten Halle, die inmitten von Tausenden **Solarmodulen** steht, stellt Porsche seinen neuen Elektro-Sportwagen Taycan vor, ein reines Elektroauto. "Im Jahr 2025 werden die Hälfte unseres Absatzes Elektro- und Hybridautos ausmachen", sagte Porsche-Chef Oliver Blume. Sauber soll der Fuhrpark werden und obendrein nachhaltig gefertigt. Wo zu Zeiten der DDR Kampfflieger in den Himmel abhoben, soll nun die Zukunft entstehen. Wirksam hat Porsche den Taycan zur Präsentation vor einem großen Tor platziert, das aufklappt und den Blick auf die gigantische Solaranlage erlaubt, die die Taycan-Manufaktur mit Ökostrom versorgt. Dass hinter den Solarzellen ein Jet aus der VW-Konzernflotte parkt, trübt den ökologischen Gesamteindruck allerdings etwas.

Unter den deutschen Herstellern steht Porsche besonders unter Druck. Die Stuttgarter fertigen Sportwagen - aber den weitaus größten Anteil am Absatz machen die beiden SUV-Modelle Macan (groß) und Cayenne (sehr groß) aus. Der nun vorgestellte Taycan, ein viertüriges Elektro-Coupé, soll der erste Schritt in Richtung Ausweg sein. Laut Blume ist eine aufgebockte SUV-Version des Taycan bereits geplant. "Außerdem werden wir den Macan elektrifizieren. Das sind unsere beiden nächsten großen Schritte." Parallel sollten Verbrenner und Hybrid weiterentwickelt werden.

Blume gehört zum inneren Führungskreis von VW. Will er weiter nach oben kommen, wie viele im Konzern annehmen, und womöglich eines Tages VW-Vorstandschef Herbert Diess ablösen, dann kann Blume sich imageschädigende Strafgehalte nicht erlauben. Will er auch nicht: "Mit dem Taycan und den anderen geplanten Elektroautos werden wir es schaffen, die Grenzwerte einzuhalten", sagt Blume dem Handelsblatt.

Doch solange die Autokonzerne am SUV festhalten, schleppen sie auf dem Weg in eine ökologischere Zukunft im wahrsten Sinne des Wortes einen gewaltigen Ballast mit sich herum. Denn in jedem Fall bedeutet mehr Gewicht auch bei Elektro-SUVs weniger Reichweite und schlechtere Fahrleistungen im Vergleich zu konventionellen Karosserieformen, was stärkere Motoren erfordert, die wiederum größere Batterien erfordern, die wiederum das Fahrzeuggewicht steigen lassen. Ein Teufelskreis, aus dem die Autobranche bislang keinen Ausweg gefunden hat.

Schon bevor die Autoindustrie das SUV erfand, nahmen Leistung und Gewicht in den vergangenen Jahren kontinuierlich zu. Airbags, Klimaanlage und Servolenkung brachten immer mehr Masse auf die Straße. Hinzu kommen die sogenannten Sekundäreffekte: Je größer das Auto, desto größer müssen Tanks und Bremsen ausgelegt werden, ebenfalls ein sich selbst verstärkendes Phänomen.

So wog der bis 1983 gebaute Ur-Golf von Volkswagen noch 830 Kilo, das aktuelle Modell kommt je nach Ausstattung aber schon auf mindestens 1200 Kilogramm. Der SUV-Ableger des Golf, Tiguan genannt, bringt es mittlerweile auf 1,5 bis zwei Tonnen Leergewicht. Begnügte sich der Ur-Golf noch mit 50 PS, so gibt es den aktuellen Tiguan nicht unter 125 Pferdestärken. Der Beliebtheit tut das keinen Abbruch: 2018 liefen im VW-Stammwerk Wolfsburg erstmals mehr Modelle vom Tiguan vom Band als vom Golf. "Das ist ein bedauerlicher Trend", sagt Georg Kell, der Sprecher des Nachhaltigkeitsbeirates von Volkswagen. Der Boom der SUV sei mit einem höheren Verbrauch an Platz, Material und Kraftstoff verbunden. Für einen einzelnen Autohersteller sei es allerdings schwer, sich diesem Trend zu widersetzen. Der SUV-Boom werde vom Markt bestimmt. "Amerika hat das vorgegeben." Im Nachhaltigkeitsbeirat sei das Thema schon öfter angesprochen worden. Das Gremium werde jetzt versuchen, die Verantwortlichen im VW-Konzern dafür stärker zu sensibilisieren.

Die Geschichte eines Irrwegs im europäischen Markt mit seinen dicht befahrenen Straßen und engen Innenstädten deutete lange nichts auf den Erfolg der SUVs hin. Im Gegenteil - Ende der Neunziger gehörte bei Daimler dem Smart die Zukunft. Als Familienauto war der Kombi gesetzt. Wer Mercedes-G-Klasse oder einen Land Rover fuhr, dem haftete der Ruf des Oberförsters oder Herrenreiters an. Tatsächlich waren diese Autos eher auf Nutzen als auf Komfort ausgelegt. Mangelnde Federung und dröhnende Motoren machten längere Touren zur Qual.

Ganz anders in den USA. Der fließende Übergang zwischen Stadt und Land, der billige Sprit, die riesigen Parklücken und die niedrigen Tempolimits machten aus landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen Gefährte für den täglichen Gebrauch. Bis heute ist der Pick-up Ford F-150 das meistverkaufte Auto in den USA.

Mitte der Achtzigerjahre brachte der US-Hersteller Jeep den "Cherokee" auf den Markt, der mit seiner komfortablen Federung und bequemen Sitzen nun auch Vorstadtfamilien ansprach. Schon bald gab es den Cherokee auch ohne Allradantrieb zu kaufen. Der moderne SUV war geboren. Die Konkurrenz zog nach, vor allem Toyota. Die Deutschen hingegen verstanden das SUV-Konzept lange nicht.

Mitte der Neunzigerjahre zwang der schwache Dollar Mercedes und BMW zum Bau eigener Werke in den USA. Die Idee: Wenn man schon in den USA produziert, dann auch Autos für Amerikaner. 1997 lief im neuen Werk in Alabama die erste M-Klasse vom Band. Das Auto wurde ein Erfolg. BMW zog mit dem X5 nach und schob die kleineren Modelle X3 und X1 hinterher. Audi-Chef Rupert Stadler hob den Q7 aus der Taufe, Volkswagen seinen Touareg, Porsche den Cayenne. Die Deutschen hatten zudem ein vermeintliches Ass im Ärmel: Dank des "Clean Diesels" schien auch der Spritdurst der tonnenschweren Gefährte beherrschbar.

Nun entschieden sich auch in Europa immer mehr Kunden für die hochgebockten Stahlkolosse. Der SUV-Boom nahm mit der Nachfrage von privaten Käufern seinen Anfang, doch dann zogen die Betreiber von Dienst- und Mietwagenflotten nach. Inzwischen wächst nach Handelsblatt-Recherchen der SUV-Anteil in beiden Marktsegmenten etwa gleich schnell, liegt bei den

Privatkäufern aber immer noch etwas höher.

Aus Sicht der Controller in den Autokonzernen ein erfreulicher Trend: Für die besonders groß und prestigeträchtig wirkenden Gefährte lässt sich beim Kunden ein deutlich höherer Preis durchsetzen als für Limousinen oder Kombis der entsprechenden Fahrzeugkategorie. Auch die Zulieferer machen den Trend gerne mit. Am deutlichsten spürt die Reifensparte von Continental den Trend zu SUVs. "Da SUVs vergleichsweise größer und schwerer sind, brauchen sie auch größere und leistungsstärkere Reifen. Der Anteil an sogenannten High-Performance-Reifen, die auch höhere Margen haben, ist ansteigend", sagte eine Konzernsprecherin. Allerdings könne man das nicht allein dem Trend zu SUVs zuschreiben, da sich etliche Reifengrößen auch mit anderen Modellen überschneiden.

Die hohen Margen verführten die deutschen Autokonzerne nun dazu, immer neue SUV-Varianten auf den Markt zu werfen - und darüber die nächste Trendwende zu verschlafen. Während die Ingenieure eines kalifornischen Start-ups namens Tesla bereits an ihren revolutionären Elektroautos arbeiteten, verplemperten die Entwicklungsabteilungen deutscher Konzerne ihre begrenzten Kapazitäten mit der Geburtshilfe für absonderliche Chimären wie den BMW X6, eine Mischung aus Pseudo-Geländewagen und viertürigem Coupé mit deutlich eingeschränktem Nutzwert.

Der X6 entstand zwar unter der Ägide von Norbert Reithofer. Doch der erkannte immerhin, in welche Zwickmühle der Konzern zu geraten drohte. "Wir müssen die Städte für unsere Produkte offenhalten", ahnte der damalige BMW-Chef die kommenden gesellschaftlichen Konflikte voraus. Er favorisierte neben der Ausweitung des SUV-Programms auch eine radikale Alternative. Im Project "i" entstand unter der Leitung von Ulrich Kranz das Elektroauto i3, ein Stadtvehikel aus ultraleichter Kohlefaser. Doch acht Jahre nach Marktstart dümpelt die "i3"-Produktion vor sich hin. 20 000 weltweit verkauften "i3" stehen im ersten Halbjahr 2019 bei BMW fast 500 000 verkaufte Geländewagen gegenüber. Auf der IAA präsentiert BMW den neuen X6. Statt des Elektroautos ist das SUV zum tragenden Produkt der BMW-Group geworden.

Neue Regeln für den Vertrieb Die Folgen spüren nun auch die Beschäftigten. Denn die Betriebsräte bei BMW, Daimler und Volkswagen haben das vermeintliche Nischenprodukt SUV lange unterschätzt. Mit dem Segen der Arbeitnehmer siedelten die Unternehmen die SUV-Produktion vorzugsweise jenseits der Stammwerke an, wo die Arbeit in der Regel günstiger und flexibler erledigt wird. Auch das trägt zu den hohen Margen des Fahrzeugsegments bei. Fast alle Geländewagen von BMW und Daimler kommen aus praktisch gewerkschaftsfreien Werken im Süden der USA. Und während jenseits des Atlantiks Sonderschichten gefahren werden, droht den deutschen Standorten mit ihren Limousinen und Kombis der schleichende Bedeutungsverlust.

Ein Konflikt, der sich bei Audi jetzt offen entzündet: Während im Stammwerk Ingolstadt mit dem Q2 immerhin ein kompaktes Modell vom Band läuft, werden in der parallelen A4-Produktion bereits Schichten gestrichen. Noch prekärer ist die Lage im Werk Neckarsulm, das nur noch zu zwei Dritteln ausgelastet ist. Hier werden die Limousinen A6, A7 und A8 gefertigt. Die Nachfrageverschiebung zu den SUVs "macht sich bei uns am Standort immer deutlicher bemerkbar", klagt Betriebsratschef Rolf Klotz, der 17 000 Beschäftigte vertritt. Seit Monaten trommelt er für den Bau von SUVs beim Audi-Vorstand. Der hat seine Pflöcke aber längst eingerammt: Der Q3 wird in Ungarn gebaut, der Q5 in Mexiko und der Q7 in der Slowakei.

Mögen die SUVs vorzugsweise aus dem Ausland kommen - in der Klimabilanz wird zu Hause abgerechnet. Der Publikumsliebbling SUV droht damit zur Falle für die Autoindustrie zu werden.

Als Audi-Vertriebsvorstand hat Dietmar Voggenreiter früher die Entwicklung der Q-Reihe gepusht, um nicht gegenüber den Rivalen BMW und Daimler an Boden zu verlieren. Heute berät Voggenreiter die Autoindustrie beim Umsteuern. Ein besonders beliebter Weg sind dabei sogenannte Plug-In-Hybride: Diese Autos können ihren Elektromotor an jeder Steckdose aufladen und eine begrenzte Strecke von circa 50 Kilometern vollelektrisch fahren. Bei weiteren Fahrten oder höherem Tempo schaltet sich der Benzinmotor zu. Solche Plug-in-Hybride werden bei der EU-Emissionsberechnung mit extrem niedrigen Werten angesetzt, die sich nur erreichen lassen, wenn fast ausschließlich elektrisch gefahren wird. Gleichzeitig lässt sich die Hybrid-Technologie, anders als ein kompletter Elektroantrieb, relativ einfach in bestehende Fahrzeugkonzepte integrieren. Jetzt müssen die Kunden die im Vergleich zu reinen Verbrennern deutlich teureren Hybridmodelle nur noch kaufen.

"Früher war die Welt einfach: Da hat man nur auf Stückzahl und möglichst teure Autos geachtet. Ab jetzt muss man die Klimavorgaben bei jedem Autoverkauf mitrechnen und den Vertrieb entsprechend ausrichten", sagt Voggenreiter. "Jeder Händler und jeder Verkäufer muss lernen, dass mit den Klimavorgaben eine dritte Dimension relevant wird." Mit anderen Worten: Das bisherige Dogma "Der Kunde will das so" gilt vom kommenden Jahr an nur noch eingeschränkt. Wenn eine drastische Überschreitung der Grenzwerte droht, muss der Kunde durch Marketingkampagnen oder Preisanpassungen auf ein umweltfreundlicheres Modell umgeleitet werden, vom billigen Diesel zum teuren Hybridmodell oder vom spritschluckenden SUV zum sparsameren Kompaktwagen.

Angekommen ist diese Erkenntnis längst noch nicht überall. "Bis 2025 wird allein die Marke Volkswagen Pkw ihr SUV-Angebot weltweit von derzeit elf auf über 30 Modelle ausweiten", verkündete erst vor wenigen Tagen VW-Vorstand Ralf Brandstätter. Dann werde jedes zweite Fahrzeug von Volkswagen ein SUV sein.

Für die CO₂ - Bilanz der VW-Flotte ist das eine Katastrophe - und damit demnächst auch für die Finanzen des Unternehmens. Wenn die konventionellen Autos so groß und damit so durstig bleiben wie bisher, dann muss die Zahl der Elektro- oder Hybridautos besonders stark steigen, um den Flottenverbrauch unter den EU-Grenzwert zu drücken. Beim derzeitigen Produktmix geht Voggenreiter davon aus, dass die Branche Mitte des kommenden Jahrzehnts 30 bis 40 Prozent ihres Absatzes mit Elektroantrieben bewerkstelligen muss, um Strafzahlungen zu umgehen. Denn längst hat die EU ihre Klimaziele weiter verschärft und die Hürden für 2025 und 2030 angehoben.

Die Hersteller müssen lernen, ihre Elektromodelle zu pushen, auch wenn die Kunden diese bislang nicht haben wollen. Auf einer internen Veranstaltung wurde VW-Chef Herbert Diess kürzlich gefragt, wer denn all die Elektroautos kaufen soll, mit denen die CO₂ - Bilanz ins rechte Lot gebracht werden soll. "Wir werden sie verkaufen", war seine Antwort. Angesichts der gewaltigen Bedeutung der Autobranche für die deutsche Volkswirtschaft, angesichts der Hunderttausenden von Arbeitsplätzen bei Herstellern und Zulieferern kann man Diess nur wünschen, dass er recht behält. Martin Buchenau, Markus Fasse, Franz Hubik, Silke Kersting, Stefan Menzel, Martin Murphy, Christian Rickens

Kasten: ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Wenn Sie sich anschauen, wohin die Trends in der Automobilindustrie gehen, da sehen Sie: SUVs wachsen, wachsen, wachsen.

Michael Lohscheller

Opel-Chef.

1,5 Tonnen schwer und oft noch schwerer ist der SUV-Ableger des Golf, Tiguan genannt. Der bis 1983 gebaute Ur-Golf wog dagegen noch 830 Kilo.

Quelle: Unternehmen

Buchenau, Martin

Fasse, Markus

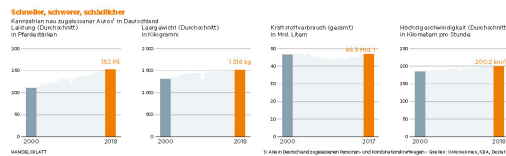
Hubik, Franz

Kersting, Silke

Menzel, Stefan

Murphy, Martin

Rickens, Christian

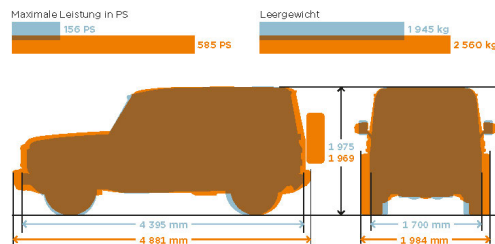


Größer, schwerer, stärker

Das G-Modell von 1979 im Vergleich mit einem aktuellen Modell*

Mercedes-Benz 230 GE (1979)

Mercedes-Benz AMG G 63 (2018)



Handelsblatt

Quelle: Handelsblatt print: Nr. 172 vom 06.09.2019 Seite 052

Ressort: Wochenende

Serie: Der SUV-Wahnsinn (Handelsblatt-Beilage)

Branche: TRA-05-05 Automobilindustrie P3711

Börsensegment: dax30
ICB3353
stoxx
dax30
ICB3353
stoxx
ICB3353
dax30
ICB3353
stoxx

Dokumentnummer: E805A95D-D844-415F-BA8F-C8BE35150D28

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.wiso-net.de/document/HB_E805A95D-D844-415F-BA8F-C8BE35150D28%7CHBPM_E805A95D-D844-415F-BA8F-

Alle Rechte vorbehalten: (c) Handelsblatt GmbH



© GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH