



Stop or go im Klimaschutz ?

CO₂-Grenzwerte im PKW-Bereich

Grüne Forderungen auf einen Blick

Eine wirksame CO₂-Reduktionsstrategie für den Pkw-Verkehr muss folgende Ziele verfolgen:

- 1) Ein Grenzwert von 120 g/km, der ausschließlich durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen erreicht wird, muss festgelegt werden
- 2) Der Grenzwert muss ab dem Jahr 2012 gelten
- 3) Ein Nachfolgegrenzwert von 80 g/km für das Jahr 2020 muss jetzt festgelegt werden
- 4) Der Parameter zur Festlegung des jeweiligen Grenzwertes für die verschiedenen Fahrzeugtypen muss einen Anreiz zur Gewichtseinsparung geben
- 5) Bei Überschreiten des Grenzwerts muss eine Strafabgabe fällig werden, die deutlich höher ist als die Kosten der entsprechenden CO₂ Reduktionsmaßnahmen

Im März 2007 hat der Rat eine Absenkung der Treibhausgas-Emissionen in der EU 27 um 20% bis 2020 im Alleingang bzw. um 30% bis 2020, wenn andere Länder mitziehen, beschlossen. Um dieses Ziel erreichen zu können, müssen in allen Sektoren Maßnahmen für Emissionsminderungen ergriffen werden - der Verkehrssektor darf da keine Ausnahme bilden. Insbesondere da er ein wesentlicher Verursacher von Treibhausgas-Emissionen ist, im Gegensatz zu allen anderen Sektoren mit steigender Tendenz.

1. Das Prinzip der Selbstverpflichtung hat nicht funktioniert

Die EU-Kommission hat 1996 mit dem Verband der europäischen Automobilhersteller ACEA eine Vereinbarung abgeschlossen, in der sich der Verband dazu verpflichtete, die CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen zwischen 1998 und Ende 2008 auf 140 g/km zu reduzieren.

Die ACEA-Mitgliedsunternehmen haben allerdings bisher nur eine Reduktion auf 160 g/km erreicht. T&E, der Dachverband der europäischen Verkehrs- und Umweltverbände, bescheinigte ACEA im September 2007 für das Jahr 2006 noch schlechtere Zahlen: Mit einer Absenkung von lediglich 0,5 g/km CO₂ im Jahr 2006 – der geringste je ermittelte Wert seit 1998 - ist die Einhaltung der von ACEA eingegangenen Selbstverpflichtung definitiv gescheitert.

2. Nur strenge CO₂-Grenzwerte für Neufahrzeuge für 2012 und 2020 sichern konkreten Klimaschutz

Eine von der grünen Fraktion im Europaparlament in Auftrag gegebene Szenario-Berechnung zeigt: Jede Aufweichung des Zielwerts von 120 g/km bis zum Jahr 2012 hätte negative klimapolitische Auswirkungen und wurde auch dazu beitragen, dass die EU ihre Klimaziele verfehlt.

Übersicht der vorgeschlagenen CO₂-Grenzwerte und Zieljahre

	GRÜNE	DAVIES	COM	ACEA
2012	120 g/km		130 g/km	
2015		125 g/km		130 g/km
2020	80 g/km	95 g/km		

CO₂-Minderungspotenziale in Mio. Tonnen pro Jahr und kumuliert

	GRÜNE	DAVIES	COM	ACEA
in 2015	45	-	23	10
in 2020	95	57	35	18

Um eine Reduzierung von 20 Prozent CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2020 zu erreichen, muss die EU ihre Emissionen um 830 Millionen Tonnen reduzieren. **Nur wenn ein Ziel von 120 Gramm/km bis 2012 und ein strenger Nachfolgewert für 2020 festgesetzt werden, kann der Automobilsektor seinen wichtigen Beitrag leisten, der ihm angesichts seines hohen Klimaschutzimpaktes zufällt.** Personenkraftwagen sind für rund 12 Prozent der EU-CO₂-Emissionen verantwortlich. Die Vorschläge von ACEA und der EU-Kommission greifen in dieser Hinsicht viel zu kurz.

Um die Entwicklung des Autos der Zukunft voranzutreiben und einen Innovationsschub auszulösen, ist ein verlässlicher gesetzlicher Rahmen notwendig. Zusätzlich zum kurzfristigen Ziel für 2012 muss daher auch frühzeitig ein **Mittelfrist-Ziel von 80 g/km für 2020** festgelegt werden.

Die Szenario-Berechnungen zeigen, dass dies von erheblicher Bedeutung ist: Diese frühzeitige Festlegung schlägt sich bereits im Jahre 2020 positiv auf die Treibhausgasemissionen der EU nieder.

Langfristig entfaltet der Folge-Grenzwert für 2020 seine volle Wirkung bis zum Jahr 2030, wenn die gesamte Fahrzeugflotte diese Standards erfüllt. Der von Jahr zu Jahr steigende Anteil von Neuwagen mit 80 g-CO₂-Standard verbessert die Emissionsbilanz der Gesamtflotte von Jahr zu Jahr.

3. Strengere Grenzwerte sind technologisch machbar

Bereits mit heute verfügbarer Technologie sind wesentlich effizientere Autos möglich, die ambitionierte CO₂-Grenzwerte einhalten können. Die aus Umweltsicht besten Mittelklassewagen liegen **heute bereits im Durchschnitt unter 130g CO₂/km¹**.

Vor allem bei neuen Ottomotoren gibt es große Potenziale, durch Direkteinspritzung wesentlich verbrauchsärmere und kleinere Motoren zu bauen. Dieses Motorenkonzept wurde bisher jedoch nicht für eine radikale Verbrauchseinsparung genutzt, sondern zu einer massiven Leistungssteigerung der Motoren.

Das deutsche Umweltbundesamt lässt derzeit einen VW Golf umbauen mit dem Ziel einer Verbrauchsreduktion um rund ein Drittel. Statt 7,2 l (entspricht 174 g CO₂/km) soll das umgebaute Fahrzeug nur noch rund 4,9 l (entspricht 116 g CO₂/km) bei gleicher Leistung verbrauchen.

Erhebliche Verbrauchsreduktion sind beispielsweise durch folgende bereits verfügbare Techniken möglich:

- **Start-Stopp-Automatiken**, mit denen Fahrzeuge im Leerlauf keine Emissionen mehr erzeugen und Bremsenergie zurückgespeist werden kann; allein dadurch sind Verbrauchseinsparungen von bis zu 15% möglich;
- **Downsizing**, d.h. kleinere Motoren, mit denen ausreichende Leistung bei geringeren Verbräuchen erzielt werden kann;

¹ Verkehrsclub Deutschland VCD: Auto-Umweltliste 2007/2008, Berlin 2007

- **Motormanagement** mit verbrauchsärmerer Übersetzung, z.B. 6-Gang-Getriebe;
- **Verbesserung des Kaltstartverhaltens** durch Einbau eines Wärmespeichers.

Angesichts der aktuellen technischen Entwicklungsperspektiven in der Automobilproduktion wird ein CO₂-Grenzwert von 80 g/km für 2020 technisch realisierbar sein, insbesondere wenn auch die Potenziale der Elektromobilität mit einbezogen werden. So kann beispielsweise statt des gesamten Antriebsstrangs aus Verbrennungsmotor, Getriebe bis zur Auspuffanlage wird es an jedem Rad einen kleinen Elektromotor geben, der mechanische und hydraulische Bauteile ersetzt. Die damit verbundene Gewichtseinsparung wird einen geringeren Verbrauch zur Folge haben.

4. Der "integrierte Ansatz" ist eine Mogelpackung

Die europäischen Automobilhersteller versuchen ihren sehr geringen Beitrag zum Klimaschutz zu verschleiern, in dem sie auf den "integrierten Ansatz" setzen. 10 Gramm der CO₂-Reduktion sollen durch so genannten "zusätzliche Maßnahmen" erbracht werden, die den Automobilherstellern keine technischen Innovationen abverlangen.

Zum integrierten Ansatz zählen:

- *effizienteres Fahrverhalten*

Dieser Ansatz schiebt die Verantwortung an den Autofahrer ab; methodologisch ist es schwierig die Verbrauchsminderung durch einen anderen Fahrstil zu messen und zu kontrollieren.

- *Anrechnung des Einsatzes von Biotreibstoffen*

Folgt man der absurden Logik der Autokonzerne, könnten auch Hersteller von Elektrogeräten eine Absenkung der Effizienzstandards für neue Kühlschränke mit dem Hinweis darauf verlangen, die Energie dafür könne ja schließlich auch als klimafreundlicher Ökostrom bezogen werden. Zudem haben die EU-Staatschefs ohnehin bereits ein 10%-Ziel für den künftigen Einsatz von Biotreibstoffen festgelegt, und die EU-Kommission hat in ihrer „Fuel-Quality“-Richtlinie die Beimischung von Biotreibstoffen und die daraus für die Automobilindustrie folgenden Anpassungsmaßnahmen bereits gesetzlich geregelt.

- *Leichtlaufreifen*

Auch CO₂-Einsparungen durch entsprechende Reifen sind nicht anrechenbar, denn die standardisierten Tests, die der Ermittlung der CO₂-Werte der einzelnen Fahrzeugtypen zugrunde liegen, werden bereits heute mit Leichtlaufreifen und mit 0,3 bar Überdruck gefahren. CO₂-Einsparungen durch Leichtlaufreifen sind also heute bereits zu Gunsten der Automobilkonzerne in die CO₂-Werte der Neufahrzeuge eingerechnet.

5. Der CO₂-Grenzwert muss einen Anreiz zur Gewichtsreduzierung und downsizing geben

Seit Beginn der Diskussion um Grenzwerte für den CO₂ Ausstoß wird durch die Automobillobby und ihr nahe stehende Politiker eine systematische Fehlinformation betrieben, wenn es um die Konsequenzen für bestimmte Fahrzeugtypen geht.

Bei dem festzulegenden Grenzwert wird es sich nicht um einen Wert handeln, der von allen Fahrzeugtypen erreicht werden muss, sondern um einen **Grenzwert, der im Durchschnitt von allen neu verkauften Fahrzeugen im Jahr 2012 erreicht werden muss**. Einige Fahrzeuge werden über diesem Wert liegen, andere darunter.

Es wird **für jeden Fahrzeugtyp einen individuellen Grenzwert** geben. Dafür ist ein Parameter festzulegen, der auf alle Fahrzeuge angewendet werden kann. Der **Parameter Leergewicht**, der von der Automobilindustrie propagiert wird, hat den entscheidenden Nachteil, dass er den Anreiz zur Gewichtseinsparung nimmt, weil ein verringertes Fahrzeuggewicht einen strengeren CO₂-Wert für das jeweilige Fahrzeug bedeutet. Hersteller könnten sogar versucht sein, einzelne Fahrzeugtypen bewusst schwerer zu machen, um sie zu umso mehr CO₂-Emissionen zu berechtigen.

Der festzulegende Parameter sollte im Zusammenhang mit dem Transportvolumen des Fahrzeugs stehen und muss die Reduzierung des Leergewichts fördern. Verschiedene Möglichkeiten sind in dem Zusammenhang denkbar. Sowohl der so genannte **"footprint", als auch die Fläche oder das Volumen des Fahrzeuges** würden diese Voraussetzungen erfüllen.

Der daraus resultierende CO₂ Wert sollte jedoch nicht linear mit der Fahrzeuggröße zusammen hängen, sondern muss große Wagen stärker in die Pflicht nehmen als kleine ohnehin sparsame Autos.

6. Nur eine Strafabgabe garantiert die Einhaltung der Zielwerte

Im kritischen Vergleich mit anderen Non-Compliance-Mechanismen erweist sich die Einführung einer **definierten Strafabgabe pro Gramm Überschreitung des CO₂-Grenzwerts und pro Fahrzeug** als der wirksamste Ansatz, um die Fahrzeughersteller tatsächlich zu einer Verbrauchsreduzierung bei neuen Modellen zu veranlassen. Diese Strafabgabe sollte **höher sein, als die Kosten, die bei einer Nachrüstung der Autos entstehen**. Sie sollten direkt dem jeweiligen Mitgliedsstaat zufließen und zur Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen im Sinne nachhaltiger Mobilität dienen.

7. Ein ambitionierter CO₂-Grenzwert sichert die Zukunft der europäischen Automobilhersteller und Zulieferer

Ein Grenzwert von 120 g CO₂/km für 2012 bzw. 80 g/km für 2020 bringt Europa **an der Spitze der Produktionsregionen für Effizienztechnologie der Welt** und garantiert Arbeitsplätze in der EU:

- für die europäische Automobilzulieferer-Industrie - ungefähr 1 Million Arbeitsplätze in der EU-Automobilbranche – weil dies schnell in der EU einen großen Markt für innovative Technik schafft und so die Führungskraft dieser Industrie ausbaut;
- für die Arbeitnehmer in der Automobilmontage – 1,5 Millionen Arbeitsplätze - , weil der Import von Billigwagen, die diese hohen Standards nicht erfüllen, erschwert wird.



www.stopclimatechange.net