

**Straßenverkehr** | 02.08.2012 | Lesezeit 2 Min.

## Brüssel macht Druck

*In vielen Ländern müssen Autohersteller inzwischen Grenzwerte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihrer Fahrzeuge einhalten. Die EU will die bestehende Regelung ab 2020 nochmals drastisch verschärfen. Auch für die deutschen Produzenten ist dies eine gewaltige Herausforderung.*

---

Angesichts steigender Energiepreise wird der Kraftstoffverbrauch als Kriterium beim Autokauf immer wichtiger. Folglich müssen die Hersteller ihre Fahrzeuge noch stärker auf Sparsamkeit trimmen. In Deutschland stimmt die Richtung – hier sind immer mehr spritsparende Pkws unterwegs:

---

Von den 2011 neu zugelassenen Pkws hatten 60 Prozent einen – unter normierten Bedingungen gemessenen – Kraftstoffverbrauch von weniger als 6 Litern je 100 Kilometer.

---

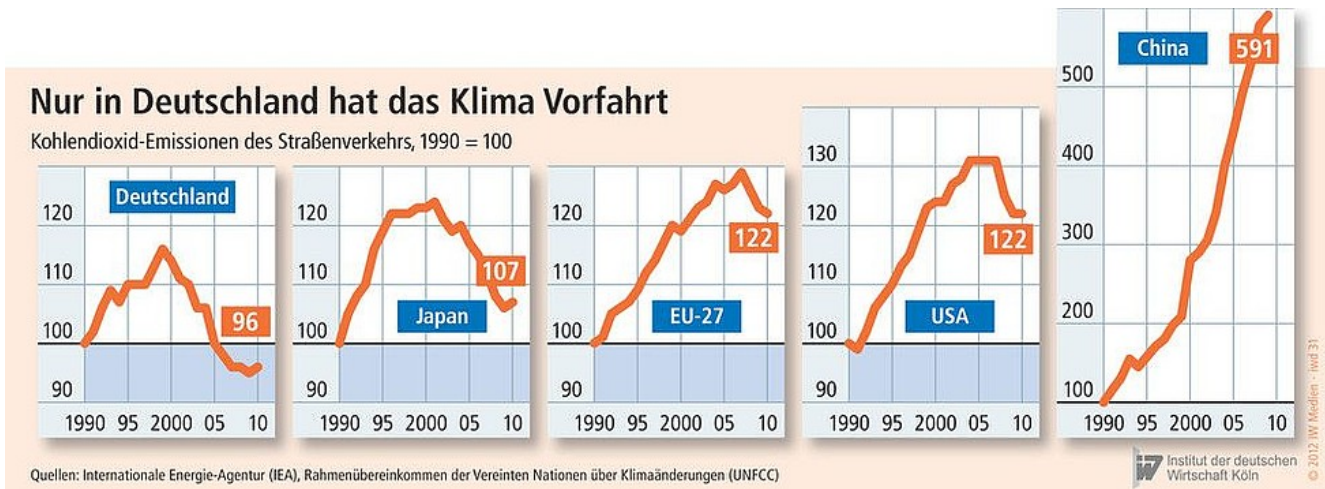
Damit ist der Normverbrauch von Neuwagen in den vergangenen fünf Jahren im Schnitt um 16 Prozent gesunken. Dies schlägt sich auch im verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoß nieder (Grafik):

---

In Deutschland liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs mit 147 Millionen Tonnen

inzwischen wieder unter dem Niveau von 1990.

---



Spitzenreiter waren zuletzt die USA mit 1,5 Milliarden Tonnen.

Angesichts der damit verbundenen Klimawirkungen haben inzwischen zahlreiche Staaten Grenzwerte für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Fahrzeugen eingeführt. Die EU zeigt hier den größten Ehrgeiz (Grafik):

---

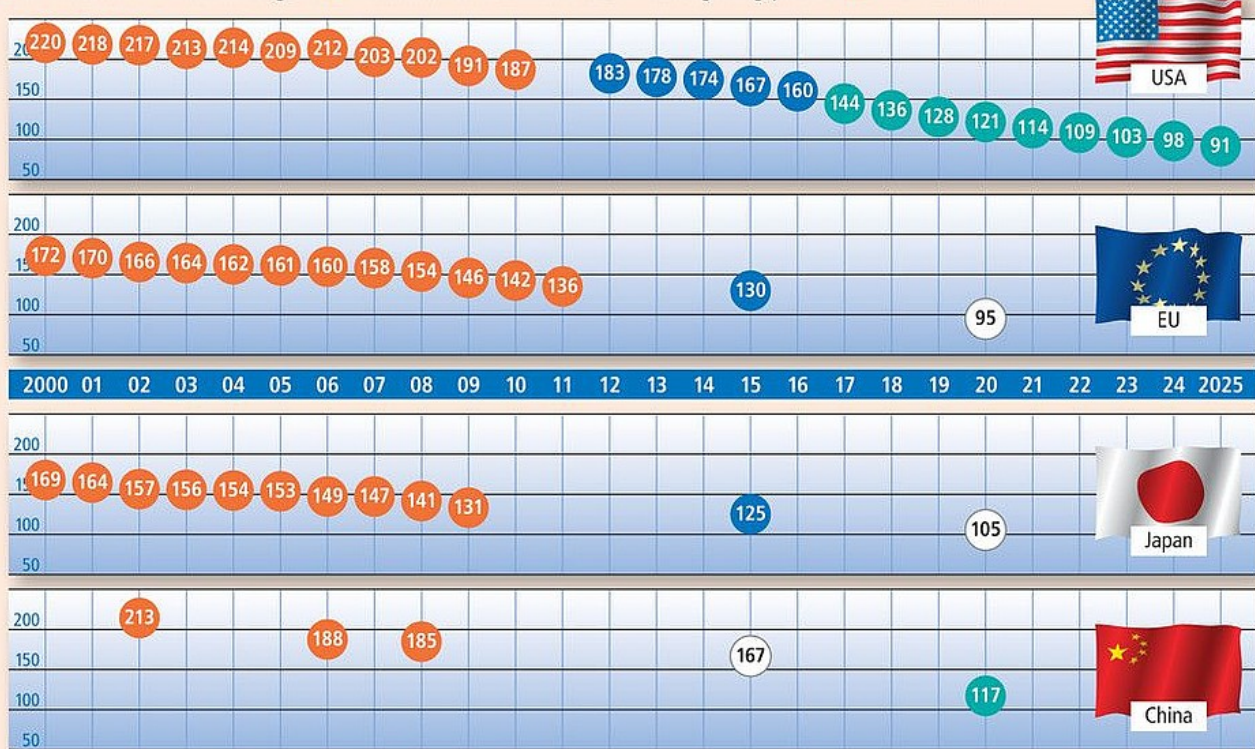
Einem Beschluss der Europäischen Kommission zufolge sollen neue Pkws ab dem Jahr 2020 im Schnitt nur noch 95 Gramm Kohlendioxid je Kilometer ausstoßen dürfen – das entspräche einem Kraftstoffverbrauch von weniger als 4 Litern je 100 Kilometer.

---

## Grenzwerte für Pkw-Emissionen sinken

Kohlendioxid-Emissionen von neu zugelassenen Pkws in Gramm je gefahrenen Kilometer

■ Ist-Werte bei den Neuzulassungen ■ Verabschiedete Grenzwerte □ Im Gesetzgebungsprozess ■ In der Diskussion



Kohlendioxid-Emissionen: umgerechnet gemäß den europäischen Testnormen; Pkws: ohne Geländewagen  
China: nur Pkws mit Benzinmotor; Quelle: International Council on Clean Transportation (ICCT)

Institut der deutschen  
Wirtschaft Köln

© 2012 IW Medien - Iwd 31

Die Autofahrer sollen von diesem Vorhaben, das noch von Parlament und Rat der EU angenommen werden muss, über sinkende Benzinkosten sogar profitieren (Kasten).

Die Fahrzeughersteller werden dagegen mächtig unter Druck gesetzt, wie ein Vergleich mit der geltenden Regelung zeigt. Sie gibt den Firmen von 2006 bis 2015 Zeit, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 30 Gramm auf 130 Gramm zu reduzieren. Nach dem neuen Plan müssten die Autobauer die CO<sub>2</sub>-Emissionen innerhalb von nur fünf Jahren nochmals um 35 Gramm senken. Das ist auch deshalb eine sehr kurze Frist, weil die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs etwa vier bis fünf Jahre dauert und ein Modell dann typischerweise acht Jahre auf dem Markt ist.

Besonders gravierend ist das Problem bei großen Fahrzeugen. Diese dürfen zwar auch

ab 2020 mehr CO<sub>2</sub> emittieren als Kleinwagen. Da aber der Grenzwert unterproportional zum Gewicht steigt, müssen die Hersteller bei schweren Pkws den CO<sub>2</sub>-Ausstoß am stärksten senken.

Können die Autofirmen den für sie jeweils festgelegten Grenzwert nicht einhalten, droht je verkauftes Fahrzeug eine Strafe von 95 Euro pro zu viel emittiertes Gramm Kohlendioxid. Das ist happig, wie ein Beispiel zeigt: Ein Pkw, dessen CO<sub>2</sub>-Emission den firmenspezifischen Grenzwert um 4 Gramm übersteigt, stößt über eine Gesamtfahrleistung von 250.000 Kilometern zusätzlich 1 Tonne CO<sub>2</sub> aus – dafür müsste der Hersteller 380 Euro Strafe zahlen. Ein Zertifikat zur Emission von 1 Tonne CO<sub>2</sub> wird dann aber voraussichtlich weniger als 30 Euro kosten.

Die Strafzahlungen sind umso kritischer zu bewerten, als Spritsparmaßnahmen – etwa per Hybridtechnik – immer teurer werden.

Ohne einen größeren Markt für Elektrofahrzeuge werden die Hersteller den geplanten Grenzwert wohl nur schwer einhalten können. Daher sollte die EU nach dem Vorbild der USA entsprechende Anreize setzen und Elektromodelle bei der Berechnung des firmenspezifischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerts stärker gewichten, als es der aktuelle Plan vorsieht.

## **JUNIOR-Europawettbewerb: Gebärdensprachen-App gewinnt**

„Sign4life“ heißt der Sieger des diesjährigen Europawettbewerbs der Schülerfirmen, der vom 19. bis 22. Juli in der rumänischen Hauptstadt Bukarest stattfand. Die Jungunternehmer aus Irland überzeugten die zehnköpfige internationale Jury mit einer App für Gebärdensprache, die auf dem Google-Android-Markt angeboten wurde. Am Ende setzte sich das irische Team gegen Konkurrenten aus 31 anderen europäischen Ländern durch. Den zweiten Platz belegte Israel mit der Schülerfirma „Mamabaker“. Die Jugendlichen entwickelten einen Edelstahl-Teigroller mit integriertem Mehlbestäuber. Auf den Bronzerang kam „Aim“ aus der Slowakei. Die Schülerinnen und Schüler präsentierten eine belebende Schokolade, die Kaffee oder Energy-Drinks ersetzt. Die deutschen Vertreter „Lillepot“, die im Juni mit ihren Geschenkdosen den JUNIOR-Bundeswettbewerb gewonnen hatten (vgl. iwd 27/2012), kamen im Bukarester Parlamentspalast leider nicht aufs Treppchen, sondern teilten sich mit allen übrigen Mitstreitern offiziell den vierten Platz. Weitere Informationen: [www.juniorprojekt.de](http://www.juniorprojekt.de)

## **Kernaussagen in Kürze:**

- Angesichts steigender Energiepreise wird der Kraftstoffverbrauch als Kriterium beim Autokauf immer bedeutsamer.
- Von den 2011 neu zugelassenen Pkws hatten 60 Prozent einen - unter normierten Bedingungen gemessenen - Kraftstoffverbrauch von weniger als 6 Litern je 100 Kilometer.
- In Deutschland liegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs mit 147 Millionen Tonnen inzwischen wieder unter dem Niveau von 1990.