

Verkehrsemissionen | 25.04.2013 | Lesezeit 3 Min.

EU peilt das Vier-Liter-Auto an

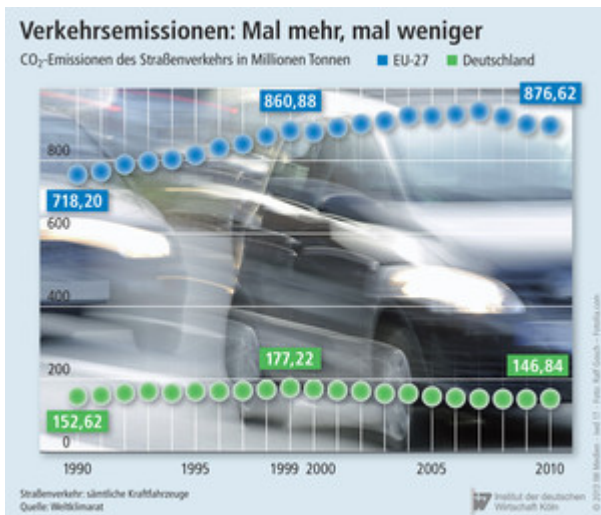
Die Luftverunreinigungen, die der Autoverkehr verursacht, sind ein wichtiges Thema in der globalen Klimapolitik. In vielen Ländern gibt es deshalb inzwischen Kohlendioxid-Grenzwerte für Pkws. Die weltweit strengsten Auflagen peilt die EU-Kommission an.

Ab 2020 sollen Neuwagen in der EU im Schnitt nur noch 95 Gramm CO₂ je Kilometer ausstoßen – das entspricht einem Kraftstoffverbrauch von weniger als vier Litern auf 100 Kilometer. Mit diesem Grenzwert macht Brüssel den Autobauern, die ihre Pkws in Europa absetzen wollen, die weltweit striktesten Vorgaben (Kasten).

Hintergrund sind die ambitionierten Klimaschutzziele, die sich die EU gesetzt hat: Bis 2050 wollen die Mitgliedsstaaten ihre verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 60 Prozent gegenüber dem 1990er-Wert senken.

Das wird schwer genug: Schließlich haben die Straßenverkehrsemissionen in Europa – nicht zuletzt aufgrund der wirtschaftlichen Aufholprozesse in den ost- und südeuropäischen Ländern – in den vergangenen 20 Jahren kräftig zugelegt (Grafik):

Stießen die Pkws und Lkws in Europa im Jahr 1990 rund 718 Millionen Tonnen CO₂ aus, waren es 2010 fast 877 Millionen Tonnen.



Die Kraftfahrzeugemissionen sind damit stärker gestiegen als die Emissionen der anderen großen Sektoren. Auf den Straßenverkehr entfielen 2010 knapp 19 Prozent der europäischen Treibhausgasemissionen, nur die Kraftwerke und die Industrie haben mehr ausgestoßen.

Zwei Drittel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen gehen auf das Konto von nur fünf Staaten: Spanien, Italien, Frankreich, Großbritannien und Deutschland.

Allerdings haben sich in diesen Ländern die Emissionen höchst unterschiedlich entwickelt:

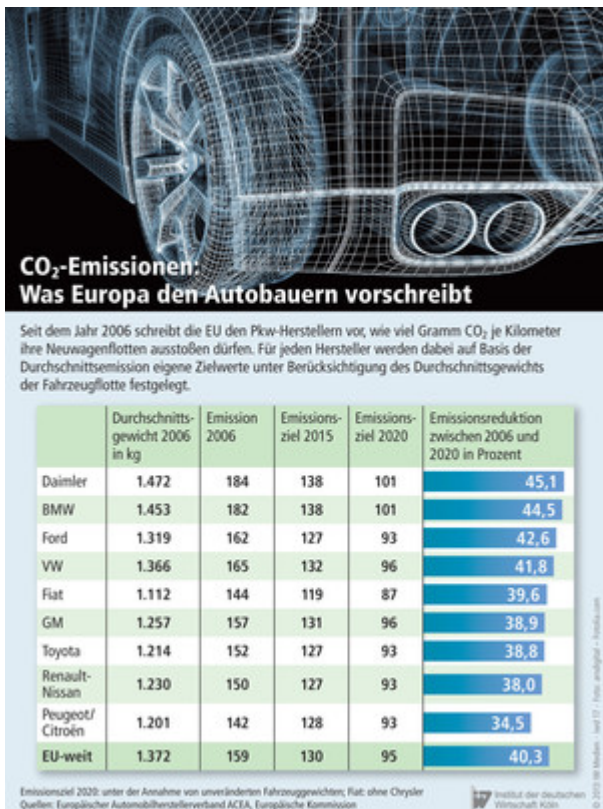
1. In Spanien betrug das Plus im Zeitraum 1990 bis 2010 fast 64 Prozent – nicht zuletzt bedingt durch das zwischenzeitlich rasante Wirtschaftswachstum.
1. Auch in Italien (plus 16 Prozent) und Frankreich (plus 10 Prozent) stießen die Autos und Lastwagen in diesem Zeitraum zusehends mehr CO₂ aus.
1. Die Verkehrsemissionen in Großbritannien blieben mit einem Plus von 2 Prozent in etwa konstant.
1. In Deutschland sanken die Emissionen aus dem Straßenverkehr – zwischen 1990 und 2010 um 4 Prozent, zwischen 1999 und 2010 sogar um mehr als 17 Prozent.

Um die Verkehrsemissionen zu senken, beschreitet die EU einen ungewöhnlichen Weg: Statt an der tatsächlich ausgestoßenen CO₂-Menge der durch Europa fahrenden Wagen anzusetzen, gibt Brüssel verbindliche Grenzwerte für den Kohlendioxid-Ausstoß einzelner Fahrzeuge vor. Dieses Vorgehen lässt aber außer Acht, wie und wie viel ein Auto tatsächlich gefahren wird.

Das EU-Klimaschutzvorhaben, das sich derzeit in der Abstimmung im Europäischen

Parlament befindet und wohl in der jetzigen Fassung durchgewunken werden dürfte, sieht folgende Grenzwerte für Pkws in Europa vor (Grafik):

Ab 2015 darf die Neuwagenflotte im Schnitt nur noch 130 Gramm CO₂ je Kilometer ausstoßen, ab 2020 wird die Emissionsmenge auf 95 Gramm CO₂ je Kilometer reduziert.



Bei diesen Angaben handelt es sich allerdings nur um Mittelwerte. Jeder einzelne Autobauer erhält herstellereigene Grenzwerte - unter Berücksichtigung seines Produktportfolios. Der entscheidende Faktor dabei ist das Durchschnittsgewicht der Neuwagenflotte eines Herstellers.

Schweren Autos beispielsweise wird zwar grundsätzlich mehr Spritverbrauch und damit eine größere Emissionsmenge zugestanden als leichten, doch gleichzeitig wird von schweren Karossen eine stärkere CO₂-Verringerung eingefordert.

So steigert ein Mehrgewicht von 100 Kilogramm den Spritverbrauch eines Pkws um 0,4 bis 0,5 Liter, das entspricht zusätzlichen Kohlendioxid-Emissionen von 9 bis 11 Gramm pro Kilometer. Der erlaubte CO₂-Wert für 2015 gestattet bei dieser Gewichtszunahme aber nur den zusätzlichen Ausstoß von 4,57 Gramm je Kilometer, ab

2020 sind sogar lediglich weitere 3,33 Gramm je Kilometer erlaubt. Die Folge:

1. **Die Hersteller mit den schwersten Flotten** müssen zwischen 2006 und 2020 ihre Emissionen um durchschnittlich etwa 45 Prozent senken.
1. **Die Produzenten mit den leichtesten Fahrzeugen** brauchen ihre Abgasbelastung nur um 35 Prozent zu reduzieren.

Zwar halten jetzt schon einige Autohersteller den Emissionszielwert für 2015 ein, doch dies sind vor allem jene, die aufgrund des geringeren Durchschnittsgewichts ihrer Neuwagenflotten auch weniger strenge Auflagen erfüllen müssen.

Vor allem die Premiumhersteller mit ihren meist schweren Fahrzeugen dürften die Auflagen daher nur erfüllen können, wenn sie ihre Neuwagenflotte zunehmend elektrifizieren: Für Plug-in-Hybride gelten privilegierte Vorschriften bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen, batteriegetriebene Autos gelten sogar als Null-Emissionsfahrzeuge.

Thomas Puls **CO₂-Regulierung für Pkw - Fragen und Antworten zu den europäischen Grenzwerten für Fahrzeughersteller** [Download](#) | PDF

Grenzwerte grenzenlos

Nicht nur Europa will den CO₂-Ausstoß einzelner Fahrzeuge reduzieren, auch andernorts gibt es solche Bestrebungen. Zwar werden dabei unterschiedliche Einheiten und Messverfahren benutzt, doch die verschiedenen Grenzwerte können vergleichbar gemacht werden – allerdings mittels recht aufwendiger Berechnungen. Eine solche Standardisierung zeigt: Die mit Abstand schärfsten CO₂-Regulierungen für Pkws gibt es in Europa und Japan.

Kernaussagen in Kürze:

- Die Luftverunreinigungen, die der Autoverkehr verursacht, sind ein wichtiges Thema in der globalen Klimapolitik - die weltweit strengsten Auflagen peilt die EU-Kommission an.
- Stießen die Pkws und Lkws in Europa im Jahr 1990 rund 718 Millionen Tonnen CO₂ aus, waren es 2010 fast 877 Millionen Tonnen.

- Ab 2015 darf die Neuwagenflotte im Schnitt nur noch 130 Gramm CO₂ je Kilometer ausstoßen, ab 2020 wird die Emissionsmenge auf 95 Gramm CO₂ je Kilometer reduziert.