

SPRITSPAREN

Brüssel tritt auf die CO2-Bremse



Der Autoverkehr erzeugt etwa 15 Prozent des CO₂-Ausstoßes.

Foto: reuters

Von Joachim Wille

Die EU-Kommission will Autoherstellern verbindlich vorschreiben, wie viele Abgase die Autos in die Luft blasen dürfen. Die neue Spritsparteknik macht Autos 1000 Euro teurer. Doch das zahlt sich schnell aus.

Der Verkehr ist das Sorgenkind des Klimaschutzes in Europa. In den meisten Sektoren, etwa bei Kraftwerken und in der Industrie, sinkt der Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid seit Jahren. Im Verkehr aber, und zwar besonders im Straßenverkehr, steigt er rasant – von 1990 bis 2010 um mehr als ein Viertel. Die EU-Kommission will daher stärker auf die CO₂-Bremse steigen. Jetzt wurde bekannt: Sie möchte Autoherstellern verbindlich vorschreiben, dass ihre Neuwagen bis 2020 im Schnitt nur noch 95 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer in die Luft pusten dürfen.

Das heißt: Die Autos müssen bis dahin rund ein Drittel sparsamer werden. Bei heute verkauften Autos liegt der Wert im EU-Schnitt nämlich noch bei 140 Gramm pro Kilometer; das entspricht einem Verbrauch von 6,0 Litern Benzin oder 5,3 Litern Diesel pro 100 Kilometer. Bis 2015 sollen laut einer bereits gültigen EU-Vorschrift 130 Gramm erreicht sein. Bis zum Ende des Jahrzehnts müssen die Autobauer ihre Karossen also noch deutlich sparsamer machen. 95 Gramm CO₂ entsprechen einem Verbrauch von 4,1 Litern Benzin respektive 3,6 Litern Diesel.

Lobby will Ziel aufweichen

Die EU-Kommission hält die 95 Gramm durchaus für erreichbar. Die Autos wären Brüssel zufolge dann zwar rund 1000 Euro teurer als ohne die Spritsparteknik. Die Mehrkosten hätte der Käufer aber nach zwei Jahren wieder drin. Ein Durchschnitts-Autofahrer würde mit einem Pkw Baujahr 2020 an der Zapfsäule nämlich pro Jahr rund 500 Euro einsparen. In dem Zusammenhang verweist die Kommission darauf, dass die tatsächlichen Kosten der Spartechnik „immer niedriger liegen als vorausgesagt“ – ein kleiner Seitenhieb auf die Autokonzerne, die seit Jahren vor zu hohen Kosten der CO₂-Bremse warnen.

Auch diesmal ist sicher dass die Konzerne den neuen Grenzwert nicht einfach akzeptieren werden. Experten gehen davon aus, dass sie es schaffen werden, die Vorschrift zumindest aufzuweichen. In einem jüngst vorgelegten Bericht der Cars21-Gruppe – in der Spitzenvertreter der Autoindustrie, der Regierungen, der EU-Kommission und der Gewerkschaften sitzen – kann man nachlesen, in welche Richtung das geschehen soll: Elektroautos würden danach stärker bei der Berechnung des CO₂-Ausstoßes der Neuwagenflotte berücksichtigt werden, und man möchte spritsparendes Autofahren und eine verbesserte Straßen-Infrastruktur auf den Grenzwert angerechnet sehen. Die Schritte zur CO₂-Einsparung müssten „verhältnismäßig“ sein, warnt die Cars21-Gruppe, und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Hersteller dürfe nicht gefährdet werden.

ADAC auf Seiten der Umwelt

Gegen ein Aufweichen des 95- Gramm-Ziels kämpft interessanterweise der mächtige Autoclub ADAC. Sein Argument: „Derzeit über eine Rücknahme des Klimaschutzes zu diskutieren, bringt nicht nur Nachteile für die Umwelt, sondern führt auch zu einer längeren Abhängigkeit vom Erdöl.“ Nach Expertenberechnungen könnten in der EU Kraftstoffe im Wert von 25 Milliarden Euro jährlich eingespart werden. Zudem fordert der ADAC, möglichst bald auch weiter abgesenkte CO₂-Ziele für die Zeit nach 2020 festzulegen. Das werde Autoherstellern und

-zulieferern die nötige Planungssicherheit geben.

Umweltschützern freilich ist das EU-Ziel für 2020 nicht ambitioniert genug. Der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Umweltverbände halten sogar einen Grenzwert von 80 Gramm bis 2020 für erreichbar. VCD-Experte Gerd Lottsiepen glaubt, dass sich auch die dann zusätzlich nötigen Maßnahmen an den Autos dank weiterer Spriteinsparungen rechnen. Dazu zählten ein verringertes Gewicht, das „Downsizing“ der Motoren, Hybridtechnik oder die lastabhängige Zylinderabschaltung.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hieb in dieselbe Kerbe: „Um bereits fertig entwickelte Spritspartechnologien auch tatsächlich auf die Straße zu bringen, brauchen wir einen Grenzwert von 80 Gramm für 2020 und von 60 Gramm für 2025.“

Artikel URL: <http://www.berliner-zeitung.de/wirtschaft/spritsparen-bruessel-tritt-auf-die-co2-bremse,10808230,16330902.html>

Copyright © 2012 Berliner Zeitung