

Argumente für ambitionierte CO₂-Grenzwerte für Pkw nach 2020

Über die neuen europäischen CO₂-Grenzwerte für Pkw ab dem Jahr 2021 ist eine kontroverse Debatte entfacht. Bald stehen die zentralen Entscheidungen an. Anfang September stimmt zunächst der federführende Umweltausschuss des Europaparlaments über seine Position ab, Anfang Oktober folgt die Abstimmung im Plenum und kurz danach positioniert sich auch der Umweltrat. Zeit, sich mit den zentralen Argumenten für eine zielführende CO₂-Regelung zu befassen.

Bedeutung der CO₂-Grenzwerte für den Klimaschutz

Unbestritten ist: CO₂-Grenzwerte sind eines der effektivsten Instrumente, um die Treibhausgasemissionen des Verkehrs zu verringern. Sie sind damit ein wesentlicher Baustein einer erfolgreichen Klimaschutzstrategie. Der Verkehr ist aus mehrfacher Hinsicht gefordert:

- Im Rahmen der EU-Lastenteilung muss Deutschland in den nicht vom Emissionshandel umfassten Sektoren den Treibhausgasausstoß bis zum Jahr 2030 um 38 Prozent im Vergleich zu 2005 verringern. Innerhalb dieser Sektoren – Verkehr, Gebäudebereich und Landwirtschaft – hat der Verkehr den höchsten CO₂-Ausstoß.
- Die Bundesregierung hat im Klimaschutzplan 2050 die Zielvorgabe verankert, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Diese Vorgabe entspricht in etwa den Anforderungen der EU-Lastenteilung.
- Aus dem Pariser Klimaabkommen ergibt sich, dass bis Mitte dieses Jahrhunderts über alle Sektoren hinweg der Treibhausgasausstoß im Vergleich zu 1990 um mehr als 90 Prozent sinken muss. Das heißt, für den Verkehr müssen die Emissionen bis 2050 nahezu bei null liegen (siehe Abbildung 1).

Treibhausgasemissionen in Deutschland – in Mio t

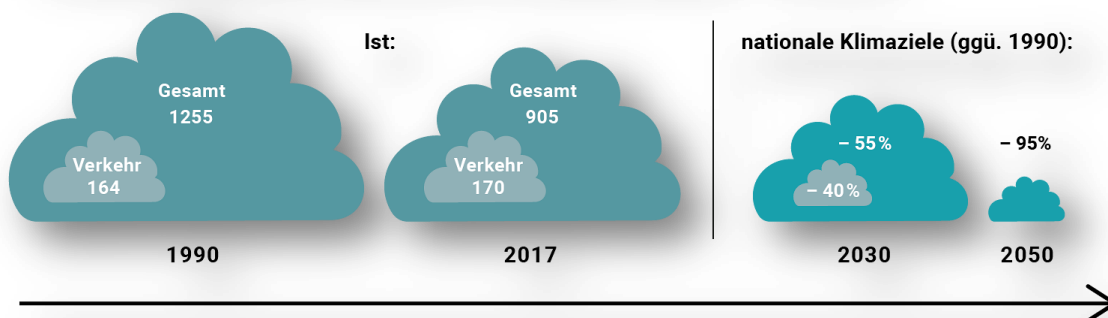


Abb. 1: Treibhausgasemissionen in Deutschland und Minderungsziele der Bundesregierung (Quelle: Klimaschutzbericht 2017 https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutzbericht_2017_aktionsprogramm.pdf)

Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs sind bisher nicht zurückgegangen. Nach aktuellen Berechnungen des Umweltbundesamts (UBA) lagen sie 2017 bei 170 Millionen Tonnen und damit über dem Basisjahr 1990. Entsprechend der oben genannten Vorgaben müssen die Verkehrsemissionen bis 2030

um rund 70 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente sinken. Laut Projektionsbericht der Bundesregierung¹ über die zukünftige Entwicklung der Treibhausgasemissionen verbleibt bis 2030 eine Lücke von mindestens 50 Mio. Tonnen, da die bislang beschlossenen Maßnahmen im Verkehr wie die Ausweitung der Lkw-Maut, die Förderung der Elektromobilität oder die Erhöhung der Mittel für den Öffentlichen Verkehr nicht ausreichen. Weitergehende Maßnahmen sind nötig.

Für das Schließen der Lücke spielt das Ambitionsniveau der CO₂-Grenzwertgesetzgebung eine entscheidende Rolle. Eine Analyse des Bundesumweltministeriums kommt zu folgenden Ergebnissen (siehe Abbildung 2)²:

- Der Vorschlag der EU-Kommission (KOM), den CO₂-Ausstoß von Neuwagen um 15 Prozent in 2025 und 30 Prozent in 2030 zu verringern, würde bis 2030 zu einer Minderung von rund vier Millionen Tonnen führen. Somit verbliebe eine Minderungslücke von 46 Millionen Tonnen.
- Wird das Ambitionsniveau für 2025 und 2030 auf 25 bzw. 50 Prozent angehoben, so wie von der Berichterstatterin des EP-Umweltausschusses, aber auch vom Bundesumweltministerium vorgeschlagen, ist die Minderung bereits mehr als doppelt so hoch (ENVI/BMU).
- Nahezu wirkungslos ist der Vorschlag der Automobilindustrie. VDA und ACEA sprechen sich für eine Minderung um 20 Prozent bis 2030 aus, ohne Zwischenziel für 2025.
- Der Vorschlag der Umweltverbände, die CO₂-Emissionen in 2025 um 35 und in 2030 um 60-70 Prozent in 2030 zu senken, hat das höchste Minderungspotenzial mit rund 20 Millionen Tonnen.³

Beitrag der CO₂-Grenzwerte für Pkw zum Schließen der Klimalücke im Verkehr bis 2030 bei unterschiedlichem Ambitionsniveau

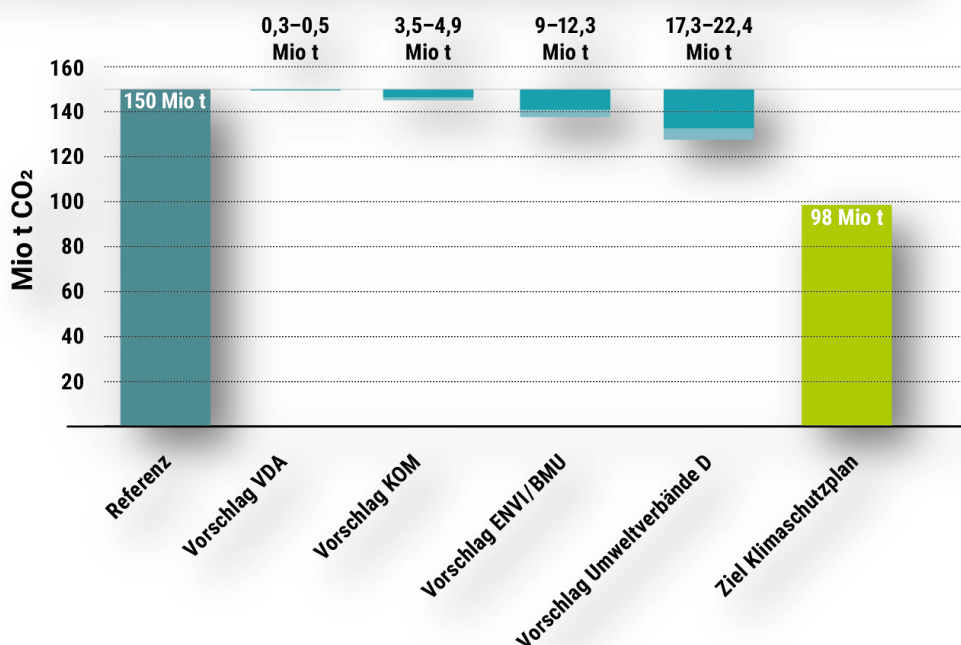


Abb. 2: Beitrag der CO₂-Grenzwerte zum Schließen der Klimalücke (Quelle: BMU 2018, s. Fußnote 2)

Daraus folgt: Je schwächer die Vorgaben der CO₂-Regulierung ausfallen, desto ambitioniertere, politisch allerdings nur schwer durchsetzbare Maßnahmen müssten ergriffen werden, um die Klimalücke im

¹ Projektionsbericht 2017 (S.28): http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/mmr/art04-13-14_lcds_pams_projections/projections/envwqc4_g/170426_PB_2017_final.pdf

² Position des Bundesumweltministeriums: <https://politi.co/2Pi67yl>

³ Position der Umweltverbände BUND, DUH, NABU und VCD: <https://bit.ly/2vNfAWs>

Verkehr zu schließen. Dazu zählen insbesondere fiskalische Maßnahmen wie die drastische Erhöhung der Energiesteuer auf Kraftstoffe oder eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut. Werden die Verpflichtungen aus der EU-Lastenteilung nicht eingehalten, müsste Deutschland Emissionszertifikate von anderen EU-Ländern kaufen. Nach Berechnungen des Öko-Instituts entstünden für den Zeitraum 2021 bis 2030 zusätzliche Kosten in Höhe von fünf bis 30 Milliarden Euro.⁴

Nicht nur Deutschland, auch andere EU-Mitgliedsstaaten stehen vor dem Dilemma, weitreichende Maßnahmen im Verkehr einzuleiten, um die EU-Ziele zu erfüllen. Entsprechend fordern bereits neun EU-Mitgliedsstaaten höhere CO₂-Vorgaben für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als von der EU-Kommission vorgeschlagen – darunter auch Länder mit eigener Automobilproduktion wie Frankreich.

Nutzen für Verbraucherinnen und Verbraucher

Der CO₂-Ausstoß bei Autos ist direkt an den Kraftstoffverbrauch gekoppelt. Je niedriger die CO₂-Emissionen desto sparsamer das Fahrzeug. Entsprechend profitieren Fahrzeugnutzer von geringeren Spritkosten. Eine Studie im Auftrag des vzbv (Verbraucherzentrale Bundesverband) kommt zum Ergebnis, dass Verbraucherinnen und Verbraucher bei steigenden Effizienzvorgaben – unter Berücksichtigung aller Kosten – für das Autofahren mit sinkenden Kosten rechnen können. Danach werden Elektrofahrzeuge zwischen 2020 und 2030 immer wettbewerbsfähiger verglichen mit konventionellen Antrieben. Die sinkenden Kosten für die Batterien sind dabei besonders relevant. Betrachtet man die Gesamtkosten über die gesamte Fahrzeuglebensdauer, sind Elektroautos bereits ab dem Jahr 2020 günstiger als Benzin- und Dieselfahrzeuge.⁵

Auch die Folgenabschätzung der EU-Kommission zur CO₂-Grenzwertregelung nach 2020, die Daten der Autoindustrie einbezogen hat, kommt zum Ergebnis, dass aus Kosten-Nutzen-Sicht eine CO₂-Minderung um 50 Prozent in 2030 das optimale Minderungsniveau darstellt.⁶ Dennoch hat sie lediglich eine Minderungsrate von 30 Prozent vorgeschlagen.

Nicht nur für Verbraucher, auch für gewerbliche Unternehmen ist eine emissionsarme Mobilität ein immer wichtigeres Thema. Auf Initiative des VCD haben Anfang Juni mehrere Unternehmen in einem offenen Brief an Bundeskanzlerin Merkel gefordert, sich für ambitionierte CO₂-Grenzwerte in Brüssel einzusetzen und damit eine Verkehrs- und Antriebswende zu beschleunigen. Unterzeichner des offenen Briefs sind Leaseplan (eine der weltweit größten Fahrzeugleasing-Gesellschaften), das Einrichtungshaus IKEA, der Outdoor-Bekleidungshersteller Vaude, der Energieversorger Lichtblick, der Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Umweltmanagement B.A.U.M. sowie die Mobilitätsberatung Project Climate.⁷

Auswirkungen auf Wettbewerbsfähigkeit und Arbeitsplätze

Die Automobilindustrie befindet sich im Umbruch. Größter Treiber ist aber nicht die Elektrifizierung des Antriebsstrangs sondern die Digitalisierung und die damit verbundene Automatisierung der Produktion. Vor allem die Digitalisierung wird Beschäftigtenstruktur und -anzahl verändern. Die jüngst veröffentlichten Vorabergebnisse einer Studie der IG Metall spiegeln dies wider. Allerdings werden die durch die Digitalisierung ausgelösten Veränderungen von der Automobilindustrie und der IG Metall missbraucht, indem sie der zunehmenden Elektrifizierung des Antriebs zugeordnet werden. Das ist nicht seriös,

⁴ <https://www.oeko.de/aktuelles/2018/effort-sharing-hohe-kosten-ohne-ambitionierten-klimaschutz/>

⁵ vzbv-Studie „Entwicklung der Pkw-Nutzerkosten in Deutschland“ (2017): https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2017/09/11/17-09-11_zusammenfassung_studie_zukuenftige_pkw-nutzerkosten_in_deutschland.pdf

⁶ ICCT-Analyse (S.12): https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_EU-CO2-proposal_briefing_20180109.pdf

⁷ Offener Unternehmensbrief: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Auto_Umwelt/CO2-Grenzwert/Offener_Unternehmensbrief_fuer_ambitionierte_Verbrauchsstandards.pdf

zumal die komplette Studie und ihre zugrunde liegenden Annahmen und Parameter immer noch unter Verschluss gehalten werden.

Bei der Analyse der makroökonomischen Auswirkungen darf man nicht nur eine Branche betrachten. Schließlich sind die Auswirkungen weitreichender. So zeigt eine Reihe von Studien, die die gesamtgesellschaftlichen Folgen berücksichtigen, dass ambitionierte Grenzwerte verbunden mit einer hohen Durchdringung elektrischer Antriebe insgesamt zu zusätzlichen Arbeitsplätzen führen können. Mögliche Auswirkungen für den Standort Deutschland wurden beispielsweise in einer Studie im Auftrag der European Climate Foundation analysiert, an der Vertreter deutscher Automobilhersteller und Zulieferer, der Elektroindustrie sowie von Gewerkschaften und Umweltverbänden beteiligt waren. Danach steigt selbst in der Automobilindustrie die Beschäftigung, zumindest gibt es keinen Rückgang.⁸

Arbeitsplätze sind im Gegenteil in hohem Maß dann gefährdet, wenn die Herausforderung der Technologieentwicklung und des Strukturwandels nicht angegangen werden. Der Zusammenbruch der deutschen Unterhaltungselektronik oder des Niedergangs von Firmen wie Grundig sind warnende Beispiele.

Deutsche und europäische Hersteller stehen zunehmend im globalen Wettbewerb. Treiber ist vor allem China. Dort wurde bereits eine verpflichtende Elektroquote eingeführt, die jährlich verschärft wird. In China sind bereits heute die mit Abstand meisten E-Autos zugelassen. In den Top 20 der in China meistverkauften E-Auto-Modelle befinden sich mit der Ausnahme von Tesla nur Fahrzeuge chinesischer Autohersteller – auch weltweit dominieren E-Autos aus China, Japan und von Tesla. Deutsche Hersteller haben nun ihr Engagement in Sachen E-Auto in China mit Milliardenbeträgen verstärkt. Eine Analyse der Organisation Transport & Environment (T&E) zeigt, dass europäische Autohersteller sieben Mal mehr Geld in China investieren als in Europa.⁹ Somit droht die Gefahr, dass künftig die Produktion von E-Autos überwiegend in China stattfindet, auch für den Export nach Europa. Auch Europa muss zu einem Leitmarkt für Elektromobilität werden. Dafür ist entscheidend, dass Investitionen in Niedrig- und Nullemissionstechnologien innerhalb der EU und Deutschlands erfolgen. CO₂-Grenzwerte können hier entscheidende Impulse setzen.

Auch immer mehr Zulieferer setzen auf die Elektromobilität und investieren Milliardensummen in den Ausbau dieses Geschäftsfelds, indem sie entsprechende Umsätze erwarten. Entsprechend setzen diese Unternehmen auf deutliche politische Signale, die Planungssicherheit geben.

Fazit

Anspruchsvolle CO₂-Grenzwerte sind für das Klima, die Wirtschaft und die Verbraucher unverzichtbar. Die deutsche Autoindustrie hat das Know-how, viele fähige Ingenieure und gut ausgebildete Facharbeiter, die in der Lage sind, die effizienteste Technik zu entwickeln und zu produzieren. Mit zukunftsfähigen und zuverlässigen Produkten bleibt die Autoindustrie Jobmotor und trägt ihren Teil dazu bei, dass die Klimaziele der internationalen Staatengemeinschaft erreicht werden können.

Stand August 2018

Kontakt: Michael Müller-Görnert, Tel. +49 (0) 30 – 280 351-19, michael.mueller-goernert@vcd.org

⁸ <https://europeanclimate.org/low-carbon-mobility-in-germany-challenges-and-economic-opportunities/>

⁹ <https://www.transportenvironment.org/press/european-carmakers-invest-seven-times-more-ev-production-china-home>