

Deutsche Umwelthilfe fordert absolute CO₂-Obergrenze von 120 g CO₂/km für die Zulassung neuer Autos ab 2023

- Bisherige Flottengrenzwerte als Klimaschutzinstrument gescheitert – spritdurstige und übermotorisierte Verbrenner-Pkw boomen wie noch nie
- DUH fordert verbindlichen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor in Deutschland zum 1. Januar 2025
- Positionspapier der DUH zur Revision der europäischen CO₂-Regulierung identifiziert sieben zentrale Hebel für den Umstieg auf effiziente Elektromobilität

Berlin, 5.3.2021: Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) fordert die Einführung einer Obergrenze für den CO₂-Ausstoß jedes neu registrierten Autos in Europa von maximal 120 g CO₂/km im realen Fahrbetrieb. Das entspricht einem Verbrauch von etwa 5 Litern Benzin oder 4,5 Litern Diesel pro 100 Kilometer. Die CO₂-Obergrenze muss in der anstehenden Revision der europäischen CO₂-Regulierung für Pkw verankert und künftig jährlich um mindestens 5 Prozent abgesenkt werden. Zur Kontrolle können die bei Neuwagen abgespeicherten realen Spritverbräuche zugrunde gelegt werden. Ab dem 1. Januar 2025 fordert die DUH zudem einen Zulassungsstopp für neue Autos mit Verbrennungsmotor in Deutschland. Auf EU-Ebene sollte der Ausstieg aus dem Verbrenner bis spätestens 2030 erfolgen.

Das bisherige Regulierungsmodell der europäischen CO₂-Flottengrenzwerte ist nicht geeignet, um die seit Jahren auf hohem Niveau stagnierenden CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs zu reduzieren und den Trend zu übermotorisierten, hochemittierenden Fahrzeugen zu brechen. Neben zahlreichen kontraproduktiven Schlupflöchern in der Regulierung ist hierfür vor allem die ausschließliche Betrachtung des Flottendurchschnitts verantwortlich: Automobilhersteller können den Absatz von Fahrzeugen mit hohem Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß rechnerisch ausgleichen, indem sie auch (teil-)elektrische Autos verkaufen, die in die Flottenbilanz mit sehr niedrigen beziehungsweise gar keinen Emissionen eingehen und derzeit sogar mehrfach gezählt werden. So können Hersteller im Flottendurchschnitt den geltenden Grenzwert von 95 g CO₂/km einhalten und trotzdem weiter klimaschädliche SUV-Stadtpanzer und Limousinen mit hohen Gewinnmargen in den Markt drücken. Das ist Klimaschutz nur auf dem Papier.

Dazu Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH: *„Die aktuelle Berechnungsmethode der CO₂-Regulierung ist eine absurde Augenwischerei, die nicht das Klima, sondern nur das auf übermotorisierte Sprintschleudern ausgerichtete Geschäftsmodell der Autokonzerne schützt. Der Fokus auf den Flottendurchschnitt dient dazu, die hohen Emissionen von SUV-Stadtpanzern und Luxus-Limousinen zu verschleiern und ihren Weiterverkauf trotz Klimakrise zu legitimieren. Aber ein E-Auto macht keine CO₂-Schleuder wett. Wir müssen Emissionen real reduzieren, anstatt sie allein auf dem Papier kleinzurechnen. Die anstehende Revision der CO₂-Regulierung muss jetzt die Trendwende einleiten, um das erhöhte EU-Klimaziel für 2030 und das 1,5-Grad-Limit einzuhalten.“*

Für Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid oder Feinstaub gelten in der EU seit Jahren absolute Grenzwerte für jedes Fahrzeug. CO₂ als gefährlicher Treiber der Klimakrise, der schon heute die Lebensgrundlagen vieler Millionen Menschen bedroht, muss genauso behandelt werden. Das Prinzip ist bewährt: So gibt es etwa für viele Haushaltsgeräte seit langem Verbrauchsobergrenzen, die von jedem einzelnen Gerät eingehalten werden müssen.

„Für jede Glühbirne gilt ein absolutes Energieverbrauchslimit. Es käme auch niemand auf die Idee, Durchschnitts-Effizienzstandards für eine Kühlschrankschrankflotte einzuführen – die Verbrauchsvorgaben für Haushaltsgeräte gelten selbstverständlich für jedes einzelne Gerät. Aber ein Auto darf beliebig viel Sprit

oder Strom verbrauchen. Das muss sich dringend ändern, wenn wir die Klimakrise wirksam bekämpfen und Ressourcen schonend einsetzen wollen. Neben einer CO2-Obergrenze müssen deshalb auch Effizienzvorgaben für elektrische Fahrzeuge eingeführt werden“, ergänzt Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäftsführerin der DUH.

Aus Sicht der DUH ist die absolute CO2-Obergrenze eine sinnvolle Vorstufe zum vollständigen Verbrennerausstieg, der in Deutschland spätestens zum 1. Januar 2025 erfolgen muss. EU-weit fordert die DUH einen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis spätestens 2030. Mehrere EU-Länder haben sich dies bereits zum Ziel gesetzt.

In einem aktuellen Positionspapier legt die DUH in sieben Forderungen dar, welche Änderungen bei der Revision der CO2-Regulierung umgesetzt werden müssen, um die Antriebswende im Straßenverkehr zur Einhaltung der Klimaschutzziele zu beschleunigen. Hierzu zählen auch die Überprüfung von Realemissionen auf der Straße, die Abschaffung sämtlicher Vergünstigungen für Plug-in Hybridfahrzeuge und die Streichung des Gewichts-Bonus für Hersteller überdurchschnittlich schwerer Autos.

Hintergrund:

Seit 2015 gelten in der EU verbindliche CO2-Emissionsstandards für die Neuwagenflotten der Automobilhersteller. Der erste Flottengrenzwert von 130 g CO2/km wurde von den Herstellern zu einem großen Teil durch Manipulationen bei den Testverfahren erreicht. Seit 2020 gilt ein Flottengrenzwert von 95 g CO2/km, den die meisten Hersteller im letzten Jahr über verstärkten Verkauf von (teil-)elektrischen Fahrzeugen und das Ausnutzen verschiedener Flexibilitäten in der Regulierung einhielten. In der Realität lagen die durchschnittlichen Emissionen eines neuen Autos in 2020 laut der europäischen Umweltorganisation Transport & Environment bei etwa 155 g CO2/km.

Im Kontext des Green Deal wird derzeit das EU-Klimaziel für 2030 angehoben. Daran schließt sich eine Überarbeitung der EU-Klimagesetzgebung an, darunter auch eine vorgezogene Revision der CO2-Emissionsstandards für neue Autos. Die EU-Kommission wird im Juni 2021 einen Vorschlag vorlegen, der anschließend mit EU-Parlament und EU-Rat verhandelt wird.

Link:

Zum Forderungspapier: <http://l.duh.de/p210305>

Kontakt:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer
0171 3649170, resch@duh.de

Barbara Metz, Stellvertretende Bundesgeschäftsführerin
0170 7686923, metz@duh.de

DUH-Pressestelle:

Matthias Walter, Marlen Bachmann, Thomas Grafe
030 2400867-20, presse@duh.de

www.duh.de, www.twitter.com/umwelthilfe, www.facebook.com/umwelthilfe,
www.instagram.com/umwelthilfe

--

Wenn Sie keine weiteren E-Mails von der Deutschen Umwelthilfe e. V. erhalten möchten, klicken Sie bitte auf den nachfolgenden Link: www.duh.de/pm-stop.html. Die Bearbeitung dieser Anfrage wird maximal zwei Arbeitstage dauern.

Kontakt: Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH), Fritz-Reichle-Ring 4, 78315
Radolfzell, Tel.: 07732-9995-0