Der CO_2-Flottengrenzwert kommt – was heißt das?

geschrieben von AR Göhring | 28. Dezember 2019

Kohlen-zwei-Sauerstoff ist ein lineares Molekül und das schwächste bekannte Treibhausgas, das die Atmosphäre im Modell ein bißchen aufheizt. Im Modell – in der Atmosphäre ist der Treibhauseffekt immer noch nicht nachgewiesen. Klimaforscher behaupten zu beiden Phänomenen das Gegenteil.

Daher verlangt die Brüsseler Regierung der Europäischen Union ab 1. Januar von europäischen Autoherstellern, sogenannte Flotten-Grenzwerte für Kohlendioxid einzuhalten.

Limits für die wesentlich stärkeren Treibhausgase Methan oder Wasserdampf gibt es seltsamerweise nicht, obwohl ein Verbrennungsmotor mit jedem Molekül CO_2 mindestens ein Molekül heißes Wasser ausstößt:

2 C_8H_{18} (Oktan, 100% Superbenzin) + 25 O_2 → 16 CO_2↑+ 18 H_2O↑

Hinzu kommt, daß „klimafreundliche“ Autos mit E-Motor und Lithiumakkumulator bei der Herstellung wesentlich mehr Kohlendioxid-Emissionen verursachen als eines mit Kolbenhubmotor. Aber egal, es geht ja ums Steuersäckel-Füllen, und nicht um die Rettung von irgend etwas.

Wie sieht der Flottengrenzwert aus? Pro Kilometer darf das neu zugelassene Durchschnittsauto mit mittlerem Leergewicht von 1,392 Tonnen eines Herstellers 95 Gramm CO_2 produzieren, und zwar in der gesamten EU plus Liechtenstein, Island, Norwegen. Hersteller von teuren und damit schweren Wagen wie Daimler dürfen etwas mehr emittieren; analog die preiswerten Hersteller mit leichteren Autos wie PSA. Damit soll der Verbrauch beim Fahren reduziert werden, da pro verbrauchtem Liter Benzin über 2 Kilogramm Kohlendioxid frei werden. Jedes neuzuzulassende PKW-Modell wird im Prüfstand getestet, bis 2017 nach dem NEFZ-Verfahren (Neuer Europäischer Fahrzyklus), heute nach dem WLTP1 (*Worldwide harmonized light vehicle test procedure*). Das WLTP1-Verfahren ist für die Hersteller ungünstiger, da erfahrungsgemäß höhere CO_2-Werte gemessen werden.

Da Elektroautos und Plugin-Hybride zumindest beim Fahren kein Kohlendioxid ausstoßen, sind sie rechnerisch günstig. Aber nur, wenn sie auch gekauft werden; was erfahrungsgemäß kaum geschieht, da die reichweitenschwachen (Teil-)Stromer, die man nur in Großstädten an wenigen Stellen laden kann, unbeliebt sind. Ohne Steuervergünstigungen der Regierungen will die elektrisch betriebenen Status-Symbole keiner haben. Es darf also mit happigen Rabatten für E-Fahrer gerechnet werden, die alle anderen bezahlen dürfen.

Die strengen EU-Flottenwerte erreichte im letzten vollen Berechnungsjahr nicht ein Hersteller, da SUV-Geländewagen immer beliebter, und Dieselfahrzeuge, die weniger CO_2 emittieren, unbeliebter geworden sind. Heißt: Auf alle Hersteller kommen wahrscheinlich 100Millionen-, oder gar Milliardenstrafen zu. Die Koreaner von Hyundai zum Beispiel müssen ein Viertel der Emissionen im Vergleich zu 2018 einsparen. Schafft ein Hersteller tatsächlich das verlangte Ziel von rund 95 Gramm CO_2 pro Kilometer, bekommt er für 2030 gleich den nächsten Grenzwert aufgedrückt: noch einmal minus 37,5 Prozent Emissionen. Dafür müßte man wahrscheinlich komplett auf Stromautos umstellen, wie Volkswagen, was aber nicht möglich ist, da zumindest in Deutschland die volatilen Erneuerbaren Energien gar nicht genügend Kraft liefern; erst recht nicht 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche, 365 Tage im Jahr. Ebenso ist nicht damit zu rechnen, daß es bis dahin eine ausreichende Anzahl Schnelladestationen mit 22kW und mehr geben wird.

Heise.de rechnet daher mit einer Renaissance des Diesels, der mit seinen Katalysator- und Filtersystemen weniger CO_2 ausspuckt als ein Ottomotor. Zudem werden die Hersteller „Mild-Hybride“ promovieren, deren offizielle Emission rechnerisch nur bei etwa 50 Gramm liegt. Zum Glück hat die Industrie hinter den Kulissen weitere Erleichterungen herausschlagen können. 1. So können sie die verbrauchstärksten 5% der verkauften PKW herausfallen lassen. 2. E-Autos und Pluginhybride zählen doppelt. 3. Stromsparende Einbauten wie LED-Scheinwerfer werden berücksichtigt. 4. Die Hersteller können Bilanz-Konglomerate bilden und sich gemeinsam veranlagen lassen.

Ein pikanter Gedanke, den die Kollegen von *Heise* nicht vergessen zu äußern: Ein tonnenschwerer Akku-SUV, dessen Ladestrom zum Gutteil von Kohlekraftwerken kommt, geht mit „0“ in die Rechnung ein. Ein kleiner, leichter Polo oder Lupo mit Verbrenner hingegen, dessen Produktion schon weniger CO_2 in die Atmosphäre bläst als die eines Dreitonnen-Teslas, schlägt hingegen voll zu Buche. „Perverse Auswüchse“, kommentiert der *Heise*-Redakteur. Recht hat er. Aber gut, was will man von einem bürokratischen Koloß wie der EU-Verwaltung und -Regierung erwarten, die nur den Interessen von Lobbygrüppchen dient, und die zudem demokratisch bestenfalls formal legitimiert ist?