

01.10.2013 - EU-Streit um deutsche Spritschlucker

Bringen neue Grenzwerte für Abgase die Lösung?

von Kai Hasse

Während der Sommer 2013 strahlenden Sonnenschein bescherte, zeigten sich für die deutschen "Premium"-Automobil-Hersteller dunkle Wolken am Horizont: Vertreter von EU-Staaten, das Europaparlament und die EU-Kommission haben sich im Juni auf einen neuen Abgasgrenzwert von 95 g CO₂/km ab 2020 geeinigt. Das entspricht einem Verbrauch von 4,1 l Benzin bzw. 3,6 l Diesel.

Die deutschen Automobilkonzerne Mercedes, BMW und VW werden mit ihren großen Spritschluckern nun Probleme bekommen. Denn der durchschnittliche CO₂-Ausstoß z.B. eines BMW liegt bei 192 g/km, ein Audi bringt es auf 179 g/km. Entsprechend hatte die deutsche Autolobby mit VDA-Präsident Wissmann an der Spitze schon im Vorfeld die deutsche Regierung auf Kurs gebracht. Auf einer Sitzung der EU-Staaten gelang es der Merkel-Regierung, den Abgas-Beschluss von der Tagesordnung zu nehmen und zu verschieben. Ende Juli machte sie deutlich, dass sie den 95g-CO₂-Beschluss grundsätzlich kippen will.

Die anderen EU-Partner sehen darin einen offenen Affront der deutschen Regierung. Sie vertreten vornehmlich die Kleinwagenhersteller im Süden und Westen Europas, für die es nicht schwer ist, die Auflagen zu erfüllen. Die Auseinandersetzung spielt sich vor dem Hintergrund einer tiefen Krise der europäischen Automobilindustrie ab. So sind die Fiat-Werke mit nur 46% dramatisch unterausgelastet. Auch die Werke der französischen Hersteller schreiben mit einer Auslastung von 62% tiefer Zahlen. Ein Ende der Krise ist nicht absehbar und wird angeheizt durch die von Berlin diktierte europäische Sparpolitik. Frankreich und Italien nutzen die ökologische Forderung, um ihren eigenen Autokonzernen Marktanteile gegenüber der deutschen Konkurrenz zu sichern. Die deutschen Konzerne wiederum malen den Untergang des Abendlandes an die Wand.

Doch selbst der ADAC und die deutschen Automobilzulieferer halten die Umstellung prinzipiell für machbar. Dagegen vertritt die Berliner Regierung wie bereits in früheren Auseinandersetzungen, z.B. bei der Einführung des Katalysators, die reaktionärsten und umweltfeindlichsten Positionen.

Die deutschen Autokonzerne und ihre Regierung wollen in diesem Konflikt vor allem

erreichen, dass ihre wenigen sparsamen Automodelle gegenüber ihren überschweren Sprintschluckern mehrfache angerechnet werden. Tatsächlich sieht der 95g-CO₂-Beschluss der EU vor, dass emissionsärmere Autos mit CO₂-Werten unter 50g/km in einer Übergangszeit bis 2023 nahezu doppelt angerechnet werden können. Das reicht den deutschen Autokonzernen aber bei weitem nicht: Sie träumen von einer fünffachen Anrechnung und nennen das "Supercredits".

Falsche Verbrauchsangaben

Ein weiterer Konflikt dreht sich um das noch geltende EU-Testverfahren NEFZ. Es dient der offiziellen Festlegung des Fahrzeugspritverbrauchs und besteht aus einer festgelegten Folge von Fahrzyklen, Beschleunigungs- und Bremsmanövern. Es ist allgemein bekannt, dass der NEFZ-Zyklus manipulativ ist und insbesondere bei Oberklassefahrzeugen zu unrealistisch niedrigen Verbrauchswerten führt. Insbesondere Mercedes, BMW und VW können damit in ihren Hochglanzbroschüren falsche Verbrauchsangaben machen. Tatsächlich verbrauchen viele Autos 25?30% mehr, als die Herstellerangaben vorgaukeln. Die EU hat nun beschlossen, ab 2017 das NEFZ- durch das realitätsnähere WLTP-Verfahren zu ersetzen. Das ist eine weitere bittere Pille für deutsche Hersteller von "Premium"-Fahrzeugen. Der 95g-CO₂-Beschluss bedeutet für sie nämlich, dass sie nach ihren bisherigen Berechnungen ab 2020 CO₂-Flottenwerte von 80?85 g CO₂/km erreichen müssten.

Handlungszwang durch CO₂-Anstieg

Welche Position sollten Umweltschützer in diesem Streit beziehen? Angesichts der drohenden globalen Erwärmung ist eine Senkung des CO₂-Ausstosses in allen Bereichen dringend. Und der Verkehr trägt mit 20% zu den deutschen CO₂-Emissionen bei. Eine CO₂-Reduktion auf 95 g/km ist aber in keiner Weise ausreichend. Faktisch ist dies kaum eine CO₂-Reduktion, denn sie gilt sowieso nur für Neufahrzeuge. Da der PKW-Bestand alle zwölf Jahre ausgetauscht wird, ist mit einer Wirkung des Beschlusses erst ab 2032 zu rechnen.

Den eigentlichen Handlungstakt gibt aber das Klimaproblem vor. Danach haben wir 2013 erstmals einen Anteil von 400 ppm CO₂ in der Atmosphäre erreicht. In der vorindustriellen Zeit lag er bei 280 ppm, 450 ppm gelten als kritisch.

Knappe Rohstoffe

Könnte die massive Einführung von Elektrofahrzeugen dazu beitragen, das Problem zu lösen, wie die Grünen glauben? Der ökologische Zustand unsers Planeten ist mittlerweile so prekär, dass eine Umstellung auf Elektroautos sofort an neue Grenzen stößt. So beim Kupferverbrauch. Kraftstoffgetriebene Autos enthalten durchschnittlich 25 kg Kupfer. In den heute weltweit vorhandenen eine Milliarde Fahrzeugen sind 25 Millionen Tonnen Kupfer gebunden ? bei einer momentanen Weltkupferförderung von rund 16 Millionen Tonnen. Elektroautos benötigen aber pro Fahrzeug ca. 65 kg Kupfer. Das wären beim heutigen Fahrzeugbestand bereits 65 Millionen Tonnen.

Die gesamte Absurdität wird deutlich, wenn man bedenkt, dass bis 2050 schätzungsweise drei Milliarden Autos auf unserm Planeten fahren sollen. Kupfer wird zwar unter der Voraussetzung des heutigen Verbrauchs noch 150 Jahre verfügbar sein. Aber die mit der heute verfügbaren Technik wirtschaftlich abbaubaren Kupferreserven werden nach Schätzung von Bergbauexperten bereits Mitte der 30er Jahre unsere Jahrhunderts erschöpft sein. Dann müssten neue Vorkommen erschlossen werden ? zu höheren Kosten und mit immensen Umwelt-Folgeschäden, etwa durch das sog. "Tiefseemining".

Die Grenzen des individuellen Pkw-Verkehrs

Neben Kupfer ist Neodym für die Autoproduktion ein knapper Rohstoff. Neodym ist ein Magnetwerkstoff und wird in den zahlreichen Elektroantrieben in modernen Autos eingesetzt. Die Recyclingrate dieses wertvollen Materials liegt heute unter 1%, denn die Neodym-Magnete verschwinden in der vergleichsweise unendlichen Stahlmenge des Autoschrotts komplett ? ohne jede Rückgewinnungsmöglichkeit.

Auch die Ölproduktion stößt zunehmend an ihre Grenzen. Seit 2006 konnte die Ölförderung trotz massiv gestiegener Preise nur geringfügig ausgeweitet werden. Neue Ölfunde decken heute gerade die abnehmende Förderrate bestehender Ölquellen.

Das alles verdeutlicht, dass das kapitalistische Verkehrswesen auf allen Gebieten zunehmend an seine Grenzen stößt. Eine Senkung der CO₂-Emissionen auf 95 g/km pro Fahrzeug ist deshalb reine Augenwischerei. Der notwendige Umbau des Verkehrswesens erfordert eine massive Verringerung der Fahrzeugzahlen, eine deutlich längere Lebensdauer der Autos und vor allem den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Mit der Weiterexistenz der kapitalistischen Autokonzerne ist das nicht



Sozialistische Zeitung

Regentenstr. 57-59 · D-51063 Köln
Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97
redaktion@soz-verlag.de · www.sozone.de

vereinbar.