

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Ausschussdrucksache

19(16)167-F

zur Anhörung am 20.02.2019

15.02.2019

HINTERGRUND | CO₂-GRENZWERTE FÜR LKW



Argumente für die Einführung von CO₂-Grenzwerten für Lkw

Bewertung des Kommissionsentwurfs vom Mai 2018 auf Grundlage des gemeinsamen Forderungspapiers der deutschen Umweltverbände NABU, BUND, DUH und VCD



Während für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge seit 2008 Verbrauchsgrenzwerte gelten und sich als wesentlicher Treiber für die Entwicklung und Marktdurchdringung von Umwelttechnologien etablieren konnten, fehlen vergleichbare Standards für schwere Nutzfahrzeuge und insbesondere Lkw in der EU nach wie vor. Höchste Zeit, mit anderen Märkten gleichzuziehen und den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge deutlich zu senken sowie gleichzeitig die Elektrifizierung der Antriebe voranzutreiben. Denn von effizienten und letztlich auch emissionsfreien Lkw profitieren Klima, Wirtschaft und die menschliche Gesundheit gleichermaßen. Der im Mai 2018 von der Europäischen Kommission vorgelegte Gesetzentwurf ist ein wichtiger Schritt auf diesem Weg, bleibt aber bedauerlicherweise deutlich hinter den technischen Möglichkeiten und klimapolitischen Notwendigkeiten zurück.

Ausgangslage

Der Lkw ist eines der großen Sorgenkinder des Verkehrssektors. Zwar macht dieses Segment gerade einmal fünf Prozent der europäischen Fahrzeugflotte aus, doch trägt es zu rund einem Drittel der sektorspezifischen Kohlendioxidemissionen bei – Tendenz steigend. Allein bis zum Jahr 2030 geht das Bundesverkehrsministerium zudem von einer weiteren Zunahme des Straßengüterverkehrs in Deutschland um 39% im Vergleich zum Basisjahr 2010 aus. Angesichts dieser Prognose sowie der grundsätzlichen Notwendigkeit, die CO₂-Emissionen des Verkehrssektors in Einklang mit den Klimaschutzzielen von Paris sowie dem nationalen Sektorziel von -42% bis zum Jahr 2030 zu bringen, müssen dringend ambitionierte Effizienzstandards für Lkw etabliert und der Weg zu emissionsfreien Antrieben geebnet werden. Denn während zunehmend elektrische und damit potenziell abgasfreie Pkw-Modelle entwickelt werden und auf dem Markt verfügbar sind, bleiben vergleichbare Technologieoptionen bei europäischen Lkw nach wie vor absolute Mangelware.

Ziel: Effizienzsteigerungen und Elektrifizierung

Eine Verordnung über CO₂-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge könnte entscheidende Impulse setzen, Hersteller zur Entwicklung der nächsten Generation von Antriebskonzepten auch für diese Fahrzeugsegmente anzuhalten. Kurzfristig jedoch würden zunächst die erheblichen Effizienzpotenziale des Lkw mit klassischen Verbrennungsmotoren gehoben werden, die sich nach Schätzungen des ICCT bereits im Jahr 2025 auf 25% und rund 40% in 2030 belaufen¹ – aller Beteuerungen der Hersteller zum Trotz, sie würden schon ein Maximum an Effizienztechnologien in ihren Fahrzeugen

Kontakt

NABU Bundesverband

Dietmar Oeliger
Leiter Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30. 28 49 84 16 13
Fax +49 (0)30.28 49 84 3613
Dietmar.Oeliger@NABU.de

Daniel Rieger
Referent Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30. 28 49 84 19 27
Fax +49 (0)30.28 49 84 39 27
Daniel.Rieger@NABU.de

¹ www.theicct.org/overview-heavy-duty-vehicle-market-and-co2-emissions-european-union

verbauen. Entsprechende Technologien wären hier beispielsweise eine Verbesserung der Aerodynamik, der Reifen sowie des Motors und Antriebsstrangs etwa durch Abgaswärmerückgewinnung. In Verbindung mit Spritspartechnologien bei Anhängern und Aufbauten ließen sich die CO₂-Emissionen damit erheblich senken.

Win-win für Klima und Wirtschaft: Weniger CO₂, geringere Betriebskosten und mehr Jobs

Selbstverständlich gilt mehr denn je, unsinnige Verkehre zu vermeiden und weitestgehend auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Dort jedoch, wo dieser Ansatz an seine Grenzen stößt und der Transport per Straßengüterverkehr die einzige Option darstellt, müssen absehbar klimafreundliche Fahrzeuge zur Verfügung stehen, um die Transportleistung zu erbringen. Da der gesamte Transportsektor bis zum Jahr 2050 vollständig dekarboniert sein muss, sollte der Gesetzgeber sukzessive strengere Anforderungen an die Hersteller stellen, um diesem Zielpfad zu entsprechen. Verbindliche Minderungsvorgaben von zunächst 25% im Jahr 2025 und mindestens 45% in 2030 sowie eine verbindliche Quote für den Anteil an Nullemissionsfahrzeugen sind nötig.

Trotz der zunächst geringfügig höheren Anschaffungskosten würden Käufer effizienterer Lkw zwischen 14.500 EUR und 37.500 EUR innerhalb der ersten 5 Jahre aufgrund geringerer Kraftstoffkosten einsparen. Auch deshalb forderte zuletzt eine Reihe bekannter Unternehmen wie IKEA, DB Schenker oder Hermes öffentlich schärfere Grenzwerte.

Doch damit nicht genug: Die Wirtschaft würde von ambitionierten Verbrauchsvorgaben auch in Form von positiven Beschäftigungseffekten profitieren. So geht eine aktuelle Studie der European Climate Foundation (ECF) davon aus, dass durch eine gesteigerte Nachfrage nach Effizienztechnologien bis zum Jahr 2030 etwa 120.000 zusätzliche Jobs in Europa entstehen könnten². Anders herum ist ohne den Aufbau des entsprechenden Know-hows und zugehöriger Fertigungskapazitäten mittelfristig mit dem Abbau von Arbeitsplätzen in Deutschland und Europa zu rechnen. Denn die Entwicklung von Nullemissions-Lkw wird in den USA oder China massiv forciert.

Bewertung des Kommissionsvorschlags

Das maßgebliche Kriterium zur Bewertung des Kommissionsvorschlags muss der abschätzbare Klimanutzen sein, der mit der Regulierung verbunden ist. Hier ist zunächst erfreulich, dass die Kommission Wort gehalten und einen Regulierungsvorschlag auf den Weg gebracht hat. Damit zieht die EU absehbar mit anderen wichtigen Märkten wie den USA, Japan oder China gleich, auf denen bereits Verbrauchsstandards für Lkw gelten. Leider bleibt der Kommissionsentwurf jedoch deutlich hinter dem technisch Möglichen zurück und ist keinesfalls geeignet, den erforderlichen Emissionsminderungen Rechnung zu tragen. Hier besteht erheblicher Verbesserungsbedarf.

So sieht der Kommissionsvorschlag lediglich 15% Effizienzsteigerung bis zum Jahr 2025 und 30% bis zum Jahr 2030 vor. Dies ist nicht nur im Hinblick auf die europäischen und deutschen Klimaziele gänzlich unzureichend, sondern bleibt erstaunlicherweise auch hinter dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Haltungskosten in der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission zurück³. Absolut unverständlich,

² Gilbert-d'Halluin A; Harrison P (2018): Trucking into a greener future. <https://europeanclimate.org/wp-content/uploads/2018/08/Trucking-into-a-greener-future-Technical-2018-v1.1.pdf>

³ https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_EU-HDV-tech-2025-30_20180116.pdf

denn Klima und Unternehmen würden – würde der jetzige Entwurf umgesetzt – draufzahlen.

Angesichts des Handlungsdrucks ist es essentiell, ein verbindliches Ziel bereits für das Jahr 2025 zu verabschieden, um frühzeitig Impulse für eine forcierte Effizienzsteigerung zu setzen und den Herstellern gleichzeitig entsprechende Planungssicherheit zu gewährleisten. Denn nur so lassen sich Technikkompetenz und damit Wettbewerbsfähigkeit europäischer Marken im internationalen Wettbewerb sichern. Aus diesem Grund empfiehlt sich auch eine verbindliche Quote für Nullemissionsfahrzeuge anstelle von Supercredits, die keine realen Emissionsminderungen bewirken, zugleich aber die Notwendigkeit für den Einsatz von Effizienztechnologien aushebeln.

Auch der Anwendungsbereich des Vorschlags geht derzeit nicht weit genug. So adressiert der aktuelle Entwurf für CO₂-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge lediglich Lkw und beispielsweise keine Busse. Aber auch bei den Lkw sind von den 17 definierten Kategorien gerade einmal vier abgedeckt – die immerhin bereits 80% der von schweren Nutzfahrzeugen verursachten CO₂-Emissionen repräsentieren. Dennoch gibt es keinen Grund, nicht auch die übrigen Fahrzeuge entsprechend zu regulieren.

Forderungen des NABU

1. Das Ambitionsniveau des Kommissionsvorschlags muss deutlich angehoben werden, um die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen zu können. Es muss ein **verbindlicher CO₂-Grenzwert für das Jahr 2025** festgelegt werden. Dieser muss die Treibhausgasemissionen neuer Lkw durchschnittlich um **25%** im Vergleich zu 2019 reduzieren. Darüber hinaus ist ein Wert von mindestens **-45% für das Jahr 2030** festzuschreiben.
2. Es ist eine **verbindliche Quote für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge (ZLEV)** festzuschreiben, um so einen Anreiz für die Entwicklung und den verstärkten Markthochlauf entsprechender Fahrzeuge zu schaffen. **10% in 2025 und 30% in 2030** wären hier angemessene Zielgrößen. Etwaige Bonus-Regelungen, sind durch einen Malus zu ergänzen, sollten Hersteller hinter den geforderten Vorgaben zurückbleiben.
3. **Supercredits** – dies zeigte bereits die Grenzwertverordnung für Pkw – verwässern die Grenzwertverordnung, in dem Fortschritte nur rechnerisch auf dem Papier stattfinden, die realen CO₂-Emissionen jedoch nicht sinken. Dieses Instrument ist daher ersatzlos zu **streichen**. Auch die Idee, **Busse** für die Lkw-Flotte anrechnen zu können, ist widersinnig und daher **abzulehnen**.
4. Grundsätzlich sollte eine Verordnung für schwere Nutzfahrzeuge **alle Fahrzeugklassen erfassen**, die dieser Kategorie zugerechnet werden. Daher müssen schnellst möglich auch für Busse sowie Lkw aller Gewichtsklassen und Anwendungsprofile (etwa Müll- oder Baustellenfahrzeuge) ebenfalls CO₂-Grenzwerte verabschiedet werden.
5. Die **Einhaltung der Grenzwerte muss auch unter realen Fahrbedingungen** auf der Straße gewährleistet sein. Entsprechend muss die Verordnung von Conformity-of-Production- (CoP) und In-Service-Conformity-Tests (ISC) flankiert werden und drastische Sanktionen bei unerlaubt hohen Abweichungen festlegen.