

"Wir brauchen eine CO₂-Steuer"

erschienen in den VDI-Nachrichten vom 9. Februar 2007

Die altgedienten Automobilingenieure Prof. Ulrich Seiffert und Prof. Hans-Hermann Braess verfolgen die aktuelle Diskussion um eine CO₂-Reduktion im Verkehr mit dem Wissen, welche Zusagen wirklich gemacht wurden und was möglich ist. Die beiden Forscher mit Konzern-Know-how lehnen einen Emissionshandel, wie ihn andere Experten ins Spiel gebracht haben, ebenso entschieden ab wie eine einseitige Fokussierung des Automobilbaus auf Verbrauchsminderung. Nachfolgend begründen die beiden erfahrenen Manager ihre Meinung.

Die aktuelle Diskussion um die Senkung des Kohlendioxid(CO₂)-Ausstoßes von Neuwagen bedarf einiger Klarstellungen.

Im Jahr 1998 gab der Verband europäischer Automobilhersteller ACEA die oft zitierte Zusage, den mittleren Verbrauch aller im Jahr 2008 in den Verkehr kommenden Fahrzeuge auf 140 g CO₂/km zu senken. Mitnichten ging es um einen Grenzwert einzelner Fahrzeuge oder einzelner Firmen, sondern um den Mittelwert aller im ACEA vertretenen Firmen.

Außerdem hatten ACEA und EU-Kommission vereinbart, veränderte Randbedingungen, die in die Verantwortung von Politik oder Marktveränderungen fallen, vor Ablauf der Frist 2008 gemeinsam zu bewerten.

Änderungen der Sicherheits- und Abgasgesetzgebung und des Käuferverhaltens, das sich in einem ganz anderen Flottenmix niederschlägt als 1998 erwartet, laufen dem vereinbarten Reduktionsziel zuwider.

Allein diese Veränderungen bewirken, dass die damals vereinbarten 140 g CO₂/km deutlich nach oben korrigiert werden müssen.

EU-Kommissar Verheugen knickt also nicht vor der "Autolobby" ein, wie es aktuell in Medienberichten dargestellt wird. Er hält sich nur an das 1998 Vereinbarte.

Die von Verheugen gestartete Initiative Cars 21 regt einen "Integrated Approach" in den Bereichen Klimaschutz und Fahrzeugsicherheit an. Dazu zählt unserer Ansicht nach, auch Biokraftstoffe und Erdgasfahrzeuge auf die Mittelwerte der europäischen Fahrzeugflotte anzurechnen und verkehrstechnische Maßnahmen zur Stauvermeidung in die Gesamtrechnung einfließen zu lassen. Beides hat den großen Vorteil, dass es sich positiv auf den gesamten bestehenden Fahrzeugbestand auswirkt.

Deutsche Autohersteller sind gegenwärtig massiver Kritik ausgesetzt. Aber Fahrzeugentwicklung ist äußerst komplex und muss eine Vielzahl von Zielkonflikten bewältigen.

Aktive und passive Sicherheit haben die Autos schwerer gemacht - neben dem konstruktiven Schutz der Fahrgastzelle haben auch ABS, ESP, Airbags und Fußgängerschutz ihr Gewicht! Sauberes Abgas fordert ebenfalls Tribut: Euro 4 und 5, Rußfilter sowie weitere Stickoxid-Reduzierung tragen deutlich zur Verbrauchs-erhöhung bei. Doch damit gehen große Erfolge einher!

Wir haben Jahr für Jahr weniger Verkehrstote und eine fast 98-prozentige Absenkung der Abgasschadstoffe (HC, NO_x, CO) und der Rußpartikel erreicht.

Fahrzeuge allein in Richtung Verbrauch zu optimieren, ist im Sinne von Sicherheit und Umwelt nicht sinnvoll.

Drei Beispiele:

1. Die in der CO₂-Diskussion gepriesenen extrem rollwiderstandssarmen Reifen haben große Nachteile bei Bremsweg und Kurvensicherheit (allein ein Reifen beinhaltet übrigens über 40 Zielkonflikte).

2. Auch Leichtbau ist in aller Munde. Abgesehen davon, dass Autos durch extremen Leichtbau deutlich teurer werden, ist weder die Langzeitsicherheit noch die Reparaturfähigkeit vieler Leichtbaumaterialien geklärt; und wie mit Faserverbundwerkstoffen die gesetzlich vorgeschriebenen 85% respektive 95% Recyclingquote zu erreichen sind, ist ebenfalls unklar.

3. Zuletzt haben auch sehr sparsame Motoren Nachteile: Im Winter entfalten sie geringe Heizwirkung - die Scheiben entfrosten langsamer, das Auto bleibt länger kalt. Komfort steht wegen Gewichtserhöhung am Pranger. Doch gerade bei unwirtlichem Wetter und auf langen Fahrten leistet er wichtige Beiträge zur Fahrsicherheit. Wir sollten die Fortschritte auf diesem Gebiet nicht leichtfertig aufs Spiel setzen.

Autos sind heute sauberer und sicherer denn je. Die daraus resultierenden Verbrauchserhöhungen haben die deutschen Fahrzeughersteller mehr als wettgemacht.

Schon 1992 gaben BMW, Daimler und Volkswagen der damaligen Umweltministerin Merkel die Zusage, den Durchschnittsverbrauch bis 2005 um 25% zu verringern. Diese Zusage haben sie voll erfüllt.

Aktuell emittieren ca. 330 Modelle deutscher Hersteller weniger als 154 g CO₂/km und 50 Modelle unterschreiten 120 g CO₂/km. Dies wurde durch Leichtbau, mehr Motor- und Getriebeeffizienz und verbessertes Energiemanagement an Bord erreicht - wobei gerade große Fahrzeuge überproportional an der Verbrauchssenkung beteiligt waren.

Zusätzlich hat die Autoindustrie den Energiebedarf bei der Herstellung massiv gesenkt und so ebenfalls viel zum Klimaschutz beigetragen. Um klimafreundliche Technologien und Kraftstoffe zu fördern, brauchen wir statt Mineralölsteuer und hubraumbezogener Kfz-Steuer eine CO₂-Steuer! Der Verbrauch von 1 l Dieselkraftstoff erzeugt 26,4 g CO₂/km und der von 1 l Ottokraftstoff 24 g CO₂/km. Das ist das objektive Maß, um das es gehen muss: Je weniger Verbrauch, desto weniger Steuer!

Dagegen scheint ein Emissionshandel kaum praktikabel. Die Aufgabe heißt: Alle Fahrzeuge und vor allem die Volumenmodelle müssen weniger CO₂ emittieren - Freikauf für bestimmte Modelle ist kontraproduktiv.

Wäre es sinnvoll, wenn ein schwereres sicheres Fahrzeug ein leichteres und unsicheres Modell subventioniert? Je tiefer wir in das Szenario eines Emissionshandels einsteigen, desto klarer wird: Er würde Schummelei Tür und Tor öffnen und die hart erarbeiteten Sicherheitsstandards unterminieren.

Der Gesetzgeber sollte mit der CO₂-Steuer Wirkung hervorrufen, und keineswegs Technik vorgeben.

Fahrzeuge mit Hybrid-Ottomotoren sind Dieselfahrzeugen bei den CO₂-Emissionen nicht unbedingt überlegen, auch wenn dieser Glaube populär ist. Grundsätzlich gilt: Um den Energiebedarf für unsere Mobilität zu reduzieren, muss das Auto der Zukunft besser in Gesamtverkehrssysteme eingebunden sein, und wir brauchen ein angepasstes Mobilitätsverhalten aller Verkehrsteilnehmer. Hierzu sind alle Verantwortlichen aufgerufen. Der Fingerzeig auf eine Industrie bringt uns nicht voran.

ULRICH SEIFFERT
HANS-HERMANN BRAESS