

## **Motorisierter Individualverkehr und Klimaschutz: Steigende Emissionen bei Neuwagen, auch in Luxemburg!**

Anlässlich der aktuellen Klimadebatte dürfte eine rezente Analyse der Europäischen Umweltagentur (EEA) über die CO<sub>2</sub>-Emissionen der verkauften Neuwagen von besonderer Brisanz sein. **Die Kernaussage der Studie: Schon das zweite Jahr in Folge stiegen in Europa 2018 - entgegen allen Erwartungen - die CO<sub>2</sub>-Emissionen der verkauften Neuwagen!**

Angesichts der sowieso schon unzureichenden EU-Pläne, den durchschnittlichen Ausstoß der Neuwagenflotten der verschiedenen Hersteller bis 2021 auf 95 g CO<sub>2</sub>/km zu senken, sind die veröffentlichten Zahlen eine Bankrotterklärung für die Bemühungen zu mehr Umwelt- und Klimaschutz. Das weitere Ziel, die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte von 2021 bis 2030 wie geplant abermals um weitere 37,5 Prozent zu senken, erscheint hinsichtlich dieser Entwicklung daher auch nahezu unmöglich.

### **Steigende, statt sinkende Emissionen bei Neuwagen**

Nach einem stetigen Rückgang von 2010 bis 2016 um fast 22 g CO<sub>2</sub>/km stiegen laut der Analyse die durchschnittlichen Emissionen neuer Personenkraftwagen im Jahr 2017 um 0,4 g CO<sub>2</sub>/km. Den vorläufigen Daten zufolge setzte sich der Aufwärtstrend mit einem zusätzlichen Anstieg von 2,0 g CO<sub>2</sub>/km im Jahr 2018 fort - dies trotz energieeffizienteren Motoren!

**Ein wesentlicher Grund für die Steigung der CO<sub>2</sub> Werte ist der seit Jahren zunehmende Verkauf von Stadtgeländewagen, allgemein auch als SUV bezeichnet.**

In ganz Europa bestimmen immer schwerere Autos den Automarkt. In Luxemburg lag 2017 der Anteil der Geländewagen bei 28 Prozent aller neugekauften Autos, dies bei einer durchschnittlichen Leistung von 164 PS. Auch in den Nachbarländern liegt der Trend bei gut einem Drittel der Neuzulassungen (2). Hinsichtlich dieser Marktentwicklung konnten auch immer effizientere Motorisierungen die Steigerung der CO<sub>2</sub>-Werte nicht verhindern, da bei den Stadtgeländewagen ein höheres Gewicht, mehr Luftwiderstand sowie breitere Reifen auch immer mehr Energie, ergo mehr Kraftstoff erfordern.



**mouvement  
écologique**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures  
Département de l'environnement



**oekoZentrum  
pafendall**



This project has received funding  
from the European Union's Horizon 2020  
research and innovation programme  
under grant agreement No 649647

# oekotopten

6, rue Vauban • L-2663 Luxembourg  
Tel.: 43 90 30-60 • Fax: 43 90 30-43  
oeko@oekotopten.lu • www.oekotopten.lu

**Hinsichtlich des klimaschädlichen Trends zum immer größeren Auto sollten demnach in Zukunft auch bisher nichtbilanzierte Emissionen in Bezug auf die Produktion, den benötigten Ressourcen und der Nutzung berücksichtigt werden.**

Es entsteht in der Tat, trotz einer effizienten Motorisierung, die jedoch durch die Bauart eines SUVs mehr Treibstoff benötigt, ein „Rebound Effekt“. Dieser führt im Fall eines SUVs zu einem erhöhten und unachtsameren Gebrauch durch den rein subjektiven Eindruck eines scheinbar umweltschonenderen Autos.

Vom Kraftstoff abgesehen, benötigt ein Stadtgeländewagen weit mehr Ressourcen und emittiert mehr als man annimmt. So müssen zum Beispiel die Reifen mehr Gewicht stemmen, aufgrund höherer Fahrzeugschwerpunkte größeren Kräften standhalten und sind damit einer höheren Nutzung ausgeliefert. Dies bewirkt mehr Abrieb, was den größten Teil des Mikroplastiks darstellt, der in unsere Abwässer fließt (3). Reifen, Bremsen und Straßenabrieb produzieren außerdem Feinstaub. Der dürfte mit dem Boom schwerer Autos noch verstärkt werden (4)

## **Die Autos werden breiter, die Straßen nicht...**

Ebenfalls nicht zu vernachlässigen sind die überforderten Infrastrukturen. So sind in der Regel die Parkplätze nicht zu klein, sondern die Autos zu groß. Dies erfordert besonders im Parkraum immer mehr Fläche für weniger Autos. Im urbanen Raum, wo die Straßen dem Zuwachs dieser „Fettleibigkeit“ nicht gewachsen sind, stellen Stadtgeländewagen immer öfter ein Hindernis dar. Da diese oftmals breiter als der vorhandene Parkstreifen sind, wird mit dem Reifen auf dem Bürgersteig geparkt und somit den Fußgängern und Rollstuhlfahrer der Platz streitig gemacht.

## **Sicherheit gibt es nur im gepanzerten „Ich“**

Im Fall eines Unfalls sind die Fußgänger (besonders Kinder) und Autofahrer mit weniger schweren Autos größeren Gefahren und den Gesetzen der Schwerkraft ausgesetzt. Dieses ungleiche Verhältnis führt dazu, dass, aus einem Gefühl der Unsicherheit heraus, das Wettrüsten in den Straßen angefeuert wird - dies auf Kosten des Klimas, der Umwelt und der allgemeinen Sicherheit.



mouvement  
écologique



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures  
Département de l'environnement



oekoZentrum  
pafendall



This project has received funding  
from the European Union's Horizon 2020  
research and innovation programme  
under grant agreement No 649647

# oekotopten

6, rue Vauban • L-2663 Luxembourg  
Tel.: 43 90 30-60 • Fax: 43 90 30-43  
oeko@oekotopten.lu • www.oekotopten.lu

SUVs mit Elektromotor und Hybridantrieb ändern nichts an diesen Problemen. Bei elektrisch angetriebenen Geländewagen sind die erforderlichen Batterien umso schwerer und der Stromverbrauch in keinem Verhältnis zu einer nachhaltigen Mobilität. Denn auch hier müssen über zwei Tonnen Gewicht auf der Straße bewegt werden, um meistens nur eine Person zu transportieren. Die steuerlichen Vergünstigungen und Prämien (Clever fueren) müssen daher dringend abgeändert werden.

**Muss man auf ein Auto mit größerem Stauvolumen zurückgreifen, kann man auf [www.oekotopten.lu](http://www.oekotopten.lu) eine Auflistung der effizientesten Vans abrufen.**

**Contact :** Camille Muller

Mail: [camille.muller@oeko.lu](mailto:camille.muller@oeko.lu)

Tel.: 43 90 30-23

(1) <https://www.eea.europa.eu/highlights/average-co2-emissions-from-new>

(2) <https://www.reporter.lu/ungebremst-in-die-klimakatastrophe/>

(3) Studie "Kunststoffe in der Umwelt zu Mikro- und Makroplastik" Fraunhofer-Instituts für Umwelt, Sicherheit und Energietechnik

(4) Quelle: Umweltbundesamt <https://www.sueddeutsche.de/auto/feinstaub-verkehr-bremsen-reifen-1.4427241>



**mouvement  
écologique**



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures  
Département de l'environnement



**oekoZentrum  
pafendall**



This project has received funding  
from the European Union's Horizon 2020  
research and innovation programme  
under grant agreement No 649647