

## Leichte Nutzfahrzeuge: Weniger Emissionen durch ambitionierte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und Elektrifizierung

### Abgasskandal und Klimaschutzziele erfordern eine Abkehr von der Dieselsechologie

Leichte Nutzfahrzeuge, auch Transporter oder Vans genannt, machen mit 27 Millionen Fahrzeugen rund 10 Prozent des Fahrzeugbestands in Europa aus und verursachen so etwa ein Zehntel der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>1</sup>. Hinzu kommen die Luftschadstoffemissionen des Diesel-dominierten Lieferverkehrs, die gerade in Städten und Ballungsräumen deutlich zur lokalen Abgasbelastung beitragen. Angesichts eines stetig zunehmenden Transportaufkommens müssen dringend umwelt- und klimafreundliche Alternativen zum Verbrennungsmotor gestärkt werden. Zwar stehen bereits heute vereinzelt – gerade im unteren Segment<sup>2</sup> – Alternativen zur Verfügung, bei der Entwicklung emissionsarmer Fahrzeuge hinken aber gerade die deutschen Hersteller jedoch deutlich hinterher. Ambitionierte Verbrauchsvorgaben in Form von CO<sub>2</sub>-Grenzwerten und verbindliche Quoten für Niedrigemissionsfahrzeuge könnten dies ändern und so Mobilitätsansprüche mit Klima- und Gesundheitsschutz versöhnen.

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge (N1) deckt Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen ab. Sie werden unter anderem von Logistikdienstleistern, Paketdiensten und Handwerkern genutzt. Obwohl dauerpräsent auf Autobahnen und in Innenstädten ist diese Fahrzeugklasse im Vergleich zu Pkw, vor allem aber auch in direkter Konkurrenz zu schweren Lkw, deutlich weniger stark reguliert. Dies betrifft etwa die fehlende Mautpflicht, Vorgaben zu den Ruhezeiten für Fahrer, Geschwindigkeitsbeschränkungen, aber eben auch das Ambitionsniveau der Verbrauchsgrenzwerte. Folglich erfreuen sich die Transporter seit Jahren zunehmender Beliebtheit sowohl hinsichtlich der Absatzzahlen als auch der Laufleistung. Ambitionierte Grenzwerte sind nötig, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge entgegen dem allgemeinen Trend absolut zu senken. Zumal das Reduktionspotenzial auch aufgrund bisher schwacher Vorgaben erheblich ist.

<sup>1</sup> CE Delft (2017): Van use in Europe.

<sup>2</sup> Aktuell sind rund 10 batterieelektrische Modelle auf dem europäischen Markt erhältlich, während über 200 Modelle mit Verbrennungsmotoren angeboten werden. Folglich entfällt derzeit nicht einmal 1% aller Neuwagenkäufe in diesem Segment auf alternative Antriebe. In der Konsequenz sah sich der Logistikdienstleister DHL genötigt, mit dem Streetscooter ein eigenes Lieferfahrzeug mit batterieelektrischem Antrieb zu konzipieren, das mittlerweile aufgrund starker Nachfrage in die Serienproduktion gegangen ist. Dieses Beispiel illustriert neben dem bestehenden Bedarf nicht zuletzt das Versagen der Hersteller, zeitgemäße Angebote im Bereich der emissionsfreien Nutzfahrzeuge anzubieten.



#### 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

So müssen die Kraftstoffverbräuche von Neuwagen dieser Fahrzeugklasse in der EU bis zum Jahr 2020 auf durchschnittlich 147 g CO<sub>2</sub>/km, also rund 5,5 Liter Diesel gesenkt werden – allerdings lediglich im offiziellen Testzyklus. Die realen Emissionen liegen etwa 30 Prozent höher<sup>3</sup>, so dass man Ende des Jahrzehnts realistischerweise von durchschnittlich 7,5 Litern Verbrauch auf 100 Kilometern ausgehen muss. Leichte Nutzfahrzeuge haben aufgrund ihres Nutzungsprofils eine höhere Laufleistung als Pkw (25.000 – 35.000 km vs 15.000 - 20.000 p.a.). Entsprechend schnell profitieren Nutzer vom Einsatz von Effizienztechnologien durch verringerte Kraftstoffkosten. Im Segment der kleinen Nutzfahrzeuge schneiden elektrisch betriebene Fahrzeuge bereits 2018 in einer Gesamtkostenrechnung (TCO) besser ab, als ihr Diesel-betriebenes Pendant<sup>4</sup>.

Ein zusätzliches Problem ist die hohe Abgasbelastung, insbesondere in den ohnehin schon luftschadstoffgeplagten Innenstädten und Ballungsgebieten. Ähnlich wie bei Diesel-Pkw werden hier die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) im Realbetrieb nachweislich überschritten. Zuletzt sah sich beispielsweise das Kraftfahrtbundesamt (KBA) gezwungen, Tausende Fahrzeuge des Typs Mercedes Vito aufgrund einer unzulässigen Abschaltvorrichtung zurückzurufen<sup>5</sup>. Auch Volkswagen hatte zwischenzeitlich aufgrund erhöhter Stickoxidemissionen einen Verkaufsstopp für seinen Transporter T6 verhängt sowie den Caddy 1.6 TDI für ein Softwareupdate in die Werkstätten zurück gerufen. Zudem ist damit zu rechnen, dass Städte mit zu hoher Luftschadstoffbelastung verstärkt Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängen werden.

## Neuregelung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte ab 2021

Die Europäische Kommission hat nun einen Novellierungsvorschlag für die CO<sub>2</sub>-Grenzwertverordnung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für die Zeit nach 2021 vorgelegt. Dieser sieht analog zu den vorgeschlagenen Grenzwerten für Pkw, eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 15 Prozent bis 2025 und 30 Prozent bis 2030 vor. Darüber hinaus sollen 15 bis 30 Prozent der verkauften Fahrzeuge in den jeweiligen Jahren Niedrig- und Nullemissionsfahrzeuge (ZLEV) sein. Für eine Übererfüllung dieses Anteils würden Hersteller einen Nachlass von bis zu 5 Prozent auf ihren Flottengrenzwert erhalten. Der Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge soll zudem anhand von On-Board-Messgeräten, sogenannten Fuel Economy Meters, überprüft werden, über die alle leichten Nutzfahrzeuge ab 2021 verfügen werden.

Der NABU sieht hier Nachbesserungsbedarf und erwartet von der Bundesregierung daher vor allem eine Steigerung des Ambitionsniveaus. 30 Prozent Emissionsminderung bis 2030 bleiben nicht nur (unverständlicherweise) hinter dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis im begleitenden Impact Assessment der Europäischen Kommission zurück<sup>6</sup>, sie beschneiden notwendige Klimaschutzbemühungen Deutschlands auch um das volle Potenzial dieses etablierten Instruments im Verkehrssektor. So ist nach Einschätzungen u.a. des Bundesumweltministeriums nicht darstellbar<sup>7</sup>, wie ohne ambitionierte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte selbst mit einem umfangreichen Set an alternativen Maßnahmen das Erreichen der Sektorziele oder aber auch der Verpflichtungen aus der Europäischen Lastenteilungsentscheidung (ESD) erreicht werden kann. Bei Nicht-Einhaltung

<sup>3</sup> CE Delft (2017): Van use in Europe.

<sup>4</sup> CE Delft (2017): Van use in Europe.

<sup>5</sup> KBA (2018): [https://www.kba.de/DE/Home/mercedes\\_inhalt.html](https://www.kba.de/DE/Home/mercedes_inhalt.html)

<sup>6</sup> "In terms of efficiency, the highest net savings from a societal perspective are found for options TLV40 [40% reduction in 2030]", Quelle: [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/swd\\_2017\\_650\\_p1\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/swd_2017_650_p1_en.pdf), S. 159

<sup>7</sup> Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, die sektorspezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent zu mindern. Dies entspricht bei zuletzt 170 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> rund 75 Mio. Tonnen. Der Kommissionsvorschlag hingegen wird nicht einmal 4 Mio. Tonnen Emissionseinsparungen gegenüber dem Business-as-usual-Szenario ermöglichen – deutlich zu wenig. Quelle: Berechnungen des Öko-Instituts für Agora Verkehrswende (2018).

der Verpflichtungen aus dem ESD drohen Deutschland empfindliche Strafzahlungen. Nach Einschätzung des NABU sind Vorgaben von mindestens 25 Prozent Reduktionsminderung in 2025 und 60-70 Prozent in 2030 nötig, um Deutschlands Klimaschutzziele zu erfüllen.

Darüber hinaus wäre eine verbindliche Quote für besonders emissionsarme Elektroautos hilfreich, um die Entwicklung und den Markthochlauf entsprechender Fahrzeuge zu fördern. Eine solche Vorgabe würde alle Hersteller verpflichten, konsequent die Umstellung der Modellpalette in Richtung rein elektrischer Antriebe voranzutreiben und damit zugleich die Zukunftsfähigkeit der deutschen und europäischen Autoindustrie sichern. Dies erscheint vor allem vor dem Hintergrund weltweiter Entwicklungen geboten, haben doch längst wichtige Märkte wie China die konsequente Ausrichtung auf Elektromobilität beschlossen, während Länder wie Indien, Frankreich oder Großbritannien sich bereits zum Ende des Verbrennungsmotors bekannt haben und damit absehbar ohnehin nicht mehr als Absatzmärkte für Diesel- und Benzinfahrzeuge in Frage kommen. Eine verbindliche Quote hätte zudem den Vorteil, dass auch für den Aufbau der Ladeinfrastruktur, der Netzertüchtigung sowie dem naturverträglichen Ausbau erneuerbarer Energien für den Verkehrssektor, gesteigerte Planungs- und Investitionssicherheit gegeben wäre.

Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass die gesetzlichen Vorgaben nicht nur auf dem Papier, sondern auch auf der Straße eingehalten werden. Entsprechend muss die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen künftig im Realbetrieb erfolgen. Bis dahin ist durch ein Not-to-Exceed-Limit sicherzustellen, dass die Realverbräuche nicht zu stark von den Testwerten der Hersteller abweichen.

## Nötige Kernelemente der CO<sub>2</sub>-Regulierung

- |  |  |
|--|--|
| <p>1. Ein verbindliches Reduktionsziel für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen leichten Nutzfahrzeugen von mindestens -25% im Jahr 2025.</p> | <p>rigemissionsfahrzeuge von 25% im Jahr 2025 und 40-60% im Jahr 2030.</p>   |
| <p>2. Ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert für das Jahr 2030 von 60-70%, um die deutschen und europäischen Klimaschutzziele zu erreichen.</p>            | <p>4. Analog zum Vorschlag des NABU für eine Pkw-Grenzwertverordnung sollte auch die Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen künftig im Realbetrieb erfolgen. Bis dahin ist durch ein Not-to-Exceed-Limit sicherzustellen, dass die Realverbräuche nicht zu stark von den Testwerten der Hersteller abweichen</p> |
| <p>3. Verbindliche Quoten für den Anteil elektrisch betriebener Null- und Nied-</p>  |  |