

Chinas Verbrauchsgrenzwerte für Motorfahrzeuge

Vergleich zur Schweiz

Rainer Burki, dipl. Ing. ETH
Januar (April) 2006

China hat im Juli 2005 ein Verkaufsverbot für Fahrzeuge mit hohem Treibstoffverbrauch erlassen. Im Juli 2008 werden die Grenzwerte nochmals erhöht. Mit der Einführung dieser Bestimmungen in der Schweiz könnte der CO₂-Ausstoss im Strassenverkehr um bis zu sieben Prozent verringert werden. Vor allem Neuwagen ab 2.5 Liter Hubraum dürften 2008 nicht mehr verkauft werden.

Einführung

China hat im Sommer 2005 Grenzwerte für den Treibstoffverbrauch von Personenwagen eingeführt. Seit diesem Zeitpunkt dürfen Neuwagen mit zu hohem Verbrauch von Benzin oder Diesel nicht mehr verkauft werden. 2008 werden die Grenzwerte nochmals verschärft. Hierzulande sind solche Grenzwerte weder eingeführt noch geplant – obwohl die Schweiz als Industrieland im Gegensatz zu China zur Senkung des CO₂-Ausstosses im Rahmen des Kyoto-Protokolls verpflichtet ist und dabei ist, dieses Ziel zu verfehlen. Die Schweiz kennt lediglich eine unverbindliche Vereinbarung mit den Schweizer Auto-Importeuren „Auto-Schweiz“ über eine freiwillige Reduktion des CO₂-Ausstosses, die schwächere Grenzwerte als das Pendant der EU festschreibt: Während die EU einen maximalen Ausstoss von 140 Gramm CO₂ pro Kilometer anstrebt, begnügt sich die Schweiz mit einer (umgerechneten) Limite von 160 g/km. Die Schweiz hat von der EU die Gestaltung der Energie-Etikette übernommen. Deren Kategorien sagen allerdings kaum etwas über den Treibstoffverbrauch der Autos aus, da die Einstufung stark vom Fahrzeuggewicht abhängt.

Chinas Grenzwerte für den Treibstoffverbrauch

Im Oktober 2004 hat die chinesische Regierung die Einführung von Verbrauchs-Grenzwerten für Motorfahrzeuge angekündigt. Nur neun Monate später, im Juli 2005, wurden diese Bestimmungen in Kraft gesetzt. Ab 2008 sollen die Grenzwerte nochmals verschärft werden. Die Grenzwerte haben verbindlichen Charakter: Neue Fahrzeuge, welche die Limiten überschreiten, werden nicht mehr zugelassen. Weder die Schweiz noch die EU kennen solche Grenzwerte.

Vergleich mit der Schweiz

Bei einer Einführung der chinesischen Grenzwerte in der Schweiz würden zirka 100 Autotypen der Kategorie G (vor allem Fahrzeuge ab 3.5 Liter Hubraum) nicht mehr zugelassen. 400 weitere Fahrzeugtypen der Kategorien F und G mit einem Hubraum von über 2.5 Litern wären bei den höheren Grenzwerten ab 2008 betroffen.

Beträchtliche CO₂-Senkung möglich

Würde man die ab 2005 in China nicht zugelassenen Autos in der Schweiz durch effizientere Autos

mit einem Verbrauch von 200 g/km ersetzen, könnte der CO₂-Ausstoss auf den Strassen um ein Prozent verringert werden¹. Ersetzt man die Fahrzeuge, die dem chinesischen Standard von 2008 nicht genügen, durch solche mit einem Ausstoss von 180 g/km, würde der CO₂-Ausstoss sogar um sieben Prozent gesenkt.

Geländewagen-Bonus

China legt den CO₂-Grenzwert abhängig vom Gewicht des Fahrzeugs fest. Für ein 1500 kg schweres Auto ergibt sich nach dem 2005er-Standard ein maximaler Benzinverbrauch von 10.7 Liter pro 100 km, ein 2.5 Tonnen schweres Automobil darf hingegen bis 14.6 l/100km verbrauchen.

Dieser aus umweltschützerischer Sicht negative «Gewichtsbonus» – eine Konzession an die Autoindustrie – führt dazu, dass China schwere Sports Utility Vehicle (SUV) weiterhin importiert. Amerikanische SUV (mit häufig exzessivem) Treibstoffverbrauch sind zusammen mit durstigen, nicht so schweren Limousinen und Sportwagen am häufigsten von den Grenzwerten betroffen². Die Schweizer Energie-Etikette verwendet leider einen ähnlichen Geländewagen-Bonus und klassiert SUV in besseren Kategorien als eigentlich richtig wäre. Dies wäre überhaupt nicht nötig, da wir kein Verbot kennen und Fahrzeuge wegen eines hohen Benzinverbrauchs nicht mehr zulassen.

China als Pionier

China ist mit den eingeführten Verbrauchs-Grenzwerten Vorreiter für zukünftige Bestimmungen in Industrienationen: Japan wird ab 2010 Grenzwerte einführen. Dass China Treibstoffverbrauchsgrenzwerte erlässt ist nicht erstaunlich, da die schnell wachsende Erdölrechnung eine erhebliche Gefahr für die Entwicklung der Wirtschaft ist. Die chinesische Führung hat in letzter Zeit mehrere Entscheide in Richtung Energiesparen gefällt und zeigt, dass sie es ernst meint und gewillt ist, auch im Strassenverkehr gewisse Leitplanken zu setzen. Peak-Oil³ scheint in Chinas Diktatur deutlich früher bewusst geworden zu sein als im hiesigen Parlament.

Wann wird die Schweiz einen Treibstoffverbrauchswert einführen? Dies wäre weder neu noch abwegig: Viele Fahrzeuge gelangen in der Schweiz nicht in den Verkehr, weil sie zu laut sind, über gefährliche Ausrüstung wie Bull-bar verfügen, oder Abgasnormen nicht erfüllen. Und niemand trauert ihnen nach.

1 Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss der zu verbotenen Autos beträgt 340 g/km. Diese Fahrzeuge sind für 2.6 Prozent der Emissionen der Personenwagen im Strassenverkehr verantwortlich.

2 Der Geländewagen-Bonus: Die Nicht-SUV Audi RS4 und VW Phaeton dürfen bereits ab 2005 nicht mehr nach China exportiert werden, der deutlich schwerere SUV Audi Q7 hingegen schon. Ab 2008 ist auch der Audi Q7 in China nicht mehr zugelassen. (Audi propagiert diese Fahrzeuge auf den Startseiten von www.audi.de und www.audi.ch – In der EU und der Schweiz spielt Energieverschwendung offenbar keine Rolle).

3 Der Zeitpunkt, an dem die weltweite Ölfördermenge ihr Maximum erreicht. Ab diesem Zeitpunkt wird der Ölpreis kontinuierlich steigen, da Angebot und Nachfrage nicht mehr befriedigt werden kann. Gewisse Experten meinen, der Peak-Oil sei 2005 gewesen, diverse andere Studien erwarten den Peak in *höchstens* 10–20 Jahren (Quelle: <http://de.wikipedia.org/wiki/Peak-Oil>). Die offizielle Schweiz erwartet ihn zwischen 2010 und 2030