

---

## Uniti: Verbrenner sind nicht per se schlechter

Auf EU-Ebene laufen derzeit Verhandlungen zur zukünftigen Regulierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Pkw und Lastwagen. Uniti, der Bundesverband Energie Mittelstand, setzt sich dafür ein, diese Emissionen zukünftig über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs zu betrachten. Sie wurde im Auftrag von Uniti von Frontier Economics erstellt hat. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass die Klimawirksamkeit einer Antriebstechnologie vom Einzelfall abhängt. Es komme nicht nur auf die Schadstoffemissionen aus dem Auspuff an, sondern auch auf Faktoren wie den CO<sub>2</sub>-Abdruck der Herstellung, die Fahrzeuggröße oder die Nutzungsdauer. Je nach Fall kann sich somit ein Fahrzeug mit batterieelektrischem Antrieb oder eines mit einem Verbrennungsmotor als vorteilhafter bezüglich der CO<sub>2</sub>-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus erweisen.

Die aktuell geltende Regulierung legt ausschließlich den Schadstoffausstoß während des Fahrbetriebs zugrunde, beklagt Uniti. Die Erfassung erfolgt am Auspuff, die Bilanzierung wird daher als „Tailpipe“-Ansatz (engl. für Auspuff) bezeichnet. „Klimapolitisch sinnvoller wäre aber eine ganzheitliche Betrachtung der CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs“, so Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn. Eine solche ganzheitliche Bilanzierung („Life cycle assessment“-Ansatz bzw. LCA) bilde in der EU-Gesetzgebung bereits für viele andere Produkte den Normalfall.

Das EU-Parlament habe die federführende EU-Kommission bereits 2019 aufgefordert, eine ganzheitliche CO<sub>2</sub>-Betrachtung in die Regulierung einzubringen, heißt es weiter. Mit der in diesem Jahr vorgenommenen Änderung der Pkw-Flottenregulierung sei die Kommission erneut aufgefordert, bis 2025 eine entsprechende Methodik zu erarbeiten.

Elmar Kühn: „Bislang hält die EU-Kommission aber starr am Tailpipe-Ansatz fest und verhindert damit echten Klimaschutz.“ Der Uniti-Hauptgeschäftsführer spricht hier wörtlich von einem „Bilanzierungstrick“. Nur bei Nutzung einer ganzheitlichen Betrachtung würden „versteckte“ Emissionen etwa bei der Herstellung des Ladestroms oder bei der Produktion von Batterien von Elektrofahrzeugen bilanziell erfasst. Gleichzeitig würde die Klimaschutzwirkung von synthetischen Kraftstoffen wie CO<sub>2</sub>-armen HVO oder klimaneutralen grünstrombasierten e-Fuels anerkannt, was deren Markthochlauf beschleunigen und CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr senken würde. (aum)

---

## Bilder zum Artikel



Uniti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Uniti

---