



19. Mai 2009

## **Klimaschutz im Verkehr: Die USA führen strengere Grenzwerte für Autos ein**

Von Arne Jungjohann

Die US-Regierung wird existierende Verbrauchsstandards für Autos zum Jahr 2016 schrittweise verschärfen und analog dazu CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für Pkw und kleine Lkw einführen. Der Verbrauchsstandard soll auf 35,5 Miles per Gallon (MPG) angehoben werden, was ca. 6,6 Liter pro 100Km entspricht. Damit wird der ursprünglich für 2020 festgelegte Grenzwert um vier Jahre vorgezogen. Die US-Autoindustrie trägt den Kompromiss zähneknirschend mit und hat zugesagt, ihre Klage gegen die Einführung strenger Standards in Kalifornien zurückzuziehen. Angesichts der neuen US-weiten Grenzwerte wird Kalifornien zunächst darauf verzichten, eigene strengere Standards zu setzen.

### **Tailpipe Emissions zur Luftreinhaltung und Klimaschutz durch die Umweltagentur,...**

Für die neuen US-weiten CO<sub>2</sub>-Grenzwerte greift die Obama-Regierung auf die kalifornischen Standards zurück, die in der Vergangenheit politisch hart umkämpft waren. Die nationale Umweltagentur EPA (Environmental Protection Agency) wird demnach den Grenzwert einführen, dass Autos ab 2016 im Flottendurchschnitt nur noch 250g CO<sub>2</sub> pro Meile (entspricht ca. 156g CO<sub>2</sub> pro Km) ausstoßen dürfen. In 2009 liegt der durchschnittliche Wert verkaufter Fahrzeuge nach Angaben der Industrie bei 380g pro Meile (ca. 237g CO<sub>2</sub> pro Km). Noch unter Ex-Präsident George W. Bush hatte Kalifornien beschlossen, strengere Standards als die US-weit gültigen Corporate Average Fuel Economy (CAFE) Standards einzuführen. Als Grundlage dient das US-Luftreinhaltengesetz aus den 70er Jahren, das Kalifornien als einzigem Bundesstaat das Privileg zugesteht, in der Umweltpolitik über US-weite Standards hinauszugehen. Effizienzgesetzgebung, wie z.B. die CAFE-Standards, fällt dagegen nicht unter das Luftreinhaltengesetz. Um das Privileg trotzdem nutzen zu können, hat Kalifornien Grenzwerte für Abgase wie NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub> festgelegt und damit de facto eigene Effizienzstandards gesetzt. Andere Bundesstaaten haben dieses Vorreiter-Privileg nicht, dürfen aber Kaliforniens strengere Standards übernehmen. Rund ein Dutzend US-Bundesstaaten haben erklärt, dem kalifornischen Beispiel folgen zu wollen und strengere Standards einzuführen. Dieser klimapolitischen Welle aus den Bundesstaaten hatte die US-Regierung einen Riegel vorgeschoben: Die Umweltagentur EPA hatte im Jahr 2007 unter dem damaligen US-Präsidenten Bush Kalifornien die Genehmigung verweigert, den strengeren Grenzwert einzuführen. Die Begründung lautete, dass Bundesstaaten nicht zuständig seien für die Regulierung von CO<sub>2</sub>, weil es ein globales Problem sei, das auf Bundesebene behandelt werden müsse.

### **...CAFE Standards für effizientere Autos durch die Verkehrsbehörde**

Neben dem neuen CO<sub>2</sub>-Grenzwert wird auch in Zukunft der auf Bundesebene bereits existierende CAFE-Standard gelten. Er soll bis 2016 im Durchschnitt auf 35,5 Miles per Gallon (MPG) (ca. 6,6 Liter pro 100Km) angehoben werden, was umgerechnet dem von der EPA festgelegten CO<sub>2</sub>-Grenzwert entspricht. CAFE-Standards werden von der National Highway Traffic Safety Administration, einer nachgeordneten Behörde des Verkehrsministeriums, implementiert. Noch ist offen, warum beide Standards gleichzeitig gelten, wenn sie zum gleichen Ergebnis führen. Das deutet darauf hin, dass die Vereinbarung ein Zwischenschritt einer langfristigen Harmonisierung ist.

### **Breite Allianz für neue Grenzwerte**

Bemerkenswert ist, dass die Initiative sowohl von Kalifornien, dem traditionellen Vorreiter in der US-Umweltpolitik, als auch Michigan, dem Automobilstandort der USA, mitgetragen wird. Die Ankündigung wurde von Gouverneur Arnold Schwarzenegger als historische Entscheidung begrüßt, unter dem Kalifornien zu einem Vorreiter im Kampf für strenge Emissionsstandards geworden ist. Dem Kompromiss gingen wochenlange Beratungen unter Beteiligung der US-Autoindustrie voraus. Letztere trägt den Kompromiss notgedrungen mit und hat zugesagt, ihre Gerichtsklage gegen die Einführung kalifornischer Standards zurückzuziehen. Sie war immer an bundesweit einheitlichen Standards interessiert, um einerseits nicht einem regulatorischen Flickenteppich in verschiedenen Bundesstaaten ausgesetzt zu sein. Andererseits hatten die Autokonzerne darauf gesetzt, dass bundesweit harmonisierte Standards unter denen von Kalifornien liegen würden. Eine Rechnung die nicht aufging. Dass die Vereinbarung nun so durchgesetzt wurde, wird als Sieg für Präsident Barack Obama gewertet und dürfte auch auf die politische Schwäche der US-Autoindustrie zurückzuführen sein, die aufgrund eigener Fehler und Versäumnisse in den letzten Jahren einen miserablen Ruf und politisch längst keinen starken Stand mehr hat. Umweltorganisationen feiern die neuen Standards als Meilenstein in der Umweltpolitik und auch in den call-in Radiosendungen begrüßen die meisten Amerikaner die neue Initiative.

**Arne Jungjohann**

Program Director

Environment and Global Dialogue

Heinrich-Böll-Stiftung North America

[www.boell.org](http://www.boell.org)

[arne@boell.org](mailto:arne@boell.org)