

Martin Zapf · Hermann Pengg  
Thomas Bütler · Christian Bach  
Christian Weindl

# Kosteneffiziente und nachhaltige Automobile

Bewertung der realen Klimabelastung und  
der Gesamtkosten – Heute und in Zukunft

**EBOOK INSIDE**

 Springer Vieweg

---

# Kosteneffiziente und nachhaltige Automobile

---

Martin Zapf · Hermann Pengg · Thomas Bütler ·  
Christian Bach · Christian Weindl

# Kosteneffiziente und nachhaltige Automobile

Bewertung der realen Klimabelastung und  
der Gesamtkosten – Heute und in Zukunft

Martin Zapf  
Institut für Hochspannungstechnik,  
Energiesystem- und Anlagendiagnose (IHEA)  
Hochschule Coburg  
Coburg, Deutschland

Hermann Pengg  
Audi AG I EG-X2  
Ingolstadt, Deutschland

Thomas Büttler  
Empa – Material Science and Technology  
Dübendorf, Schweiz

Christian Bach  
Empa – Material Science and Technology  
Dübendorf, Schweiz

Christian Weindl  
Institut für Hochspannungstechnik,  
Energiesystem- und Anlagendiagnose (IHEA)  
Hochschule Coburg  
Coburg, Deutschland

ISBN 978-3-658-24059-2      ISBN 978-3-658-24060-8 (eBook)  
<https://doi.org/10.1007/978-3-658-24060-8>

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer Vieweg

© Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, ein Teil von Springer Nature 2019, korrigierte Publikation 2020

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von allgemein beschreibenden Bezeichnungen, Marken, Unternehmensnamen etc. in diesem Werk bedeutet nicht, dass diese frei durch jedermann benutzt werden dürfen. Die Berechtigung zur Benutzung unterliegt, auch ohne gesonderten Hinweis hierzu, den Regeln des Markenrechts. Die Rechte des jeweiligen Zeicheninhabers sind zu beachten.

Der Verlag, die Autoren und die Herausgeber gehen davon aus, dass die Angaben und Informationen in diesem Werk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung vollständig und korrekt sind. Weder der Verlag, noch die Autoren oder die Herausgeber übernehmen, ausdrücklich oder implizit, Gewähr für den Inhalt des Werkes, etwaige Fehler oder Äußerungen. Der Verlag bleibt im Hinblick auf geografische Zuordnungen und Gebietsbezeichnungen in veröffentlichten Karten und Institutionsadressen neutral.

Lektorat: Dr. Daniel Fröhlich

Springer Vieweg ist ein Imprint der eingetragenen Gesellschaft Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH und ist ein Teil von Springer Nature.

Die Anschrift der Gesellschaft ist: Abraham-Lincoln-Str. 46, 65189 Wiesbaden, Germany

---

Die Originalversion des Buchs wurde revidiert. Ein Erratum ist verfügbar unter [https://doi.org/10.1007/978-3-658-24060-8\\_9](https://doi.org/10.1007/978-3-658-24060-8_9)

---

# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Systemtheoretische Grundlagen zur Klimawandel-Problematik mit spezieller Berücksichtigung von PKW</b> .....	1
1.1 Einführung .....	1
1.2 Systemwissenschaften und ihre Bedeutung für die Problemstellung .....	3
1.2.1 System .....	4
1.2.2 Komplexe Systeme .....	5
1.2.3 Modelle .....	8
1.2.4 Systemische Modelle und nicht-systemische Modelle – Eine Veranschaulichung anhand der CO <sub>2</sub> -Regulierung für PKW in Europa .....	10
1.3 Eine Methodik für systemorientiertes Vorgehen .....	19
1.3.1 Beschreibung des Vorgehens .....	19
1.3.2 Festlegung von Systemgrenzen des größten involvierten Systems .....	19
1.4 Modelle und Forschungsergebnisse zum Klimawandel .....	20
1.4.1 Metaphorisches Modell – Reis-Metapher .....	20
1.4.2 Was sind die Ursachen und Folgen des Klimawandels? Ergebnisse von gesamtsystemischen Analysen des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) .....	23
1.4.3 Global Carbon Law – Wie stark müssen die jährlichen THG-Emissionen reduziert werden, um den Klimawandel wirksam zu reduzieren? .....	30
1.5 Abgrenzung und Messgrößen des Transportsektors – als Teilsystem der Anthroposphäre .....	34
1.5.1 Abgrenzung von für die Fragestellung relevanten Teilsystemen .....	34
1.5.2 Abgrenzung von Wirtschafts- und Technologiesystemen innerhalb der Anthroposphäre .....	36

1.5.3	Qualität und Preis als zentrale Messgrößen von Wirtschafts- und Technologiesystemen . . . . .	38
1.5.4	Externe Effekte. . . . .	39
1.5.5	Total Cost of Ownership (TCO). . . . .	41
1.6	Lebenszyklusanalyse als Werkzeug zur Analyse der Umweltwirkungen von Technologien . . . . .	43
1.6.1	Was ist eine Lebenszyklusanalyse? . . . . .	44
1.6.2	Festlegung des Ziels und des Untersuchungsrahmens. . . . .	45
1.6.3	Erstellung einer Sachbilanz . . . . .	46
1.6.4	Wirkungsabschätzung – Klimaänderung . . . . .	47
1.6.5	Nicht berücksichtigte Wirkungskategorien – u. a. Stickoxid- und Feinstaubemissionen sowie Ressourcenbewertung . . . . .	48
1.6.6	Exkurs: Planetary boundaries. . . . .	54
1.6.7	Exkurs: Sustainable Development Goals. . . . .	54
1.7	Modelle zum Passagiertransportsektor sowie für PKW . . . . .	55
1.7.1	Passagiertransport als kleinste Einheit (Zelle) des betrachteten Systems . . . . .	55
1.7.2	Rigorous Modell für die Gesamtemissionen des Passagierverkehrs-Sektors . . . . .	58
1.7.3	Rigorous Modell für repräsentative Technologievergleiche und Sensitivitätsanalysen für PKW. . . . .	61
1.8	Messgrößen für PKW-Vergleiche . . . . .	67
1.8.1	Spezifische THG-Emissionen und Gesamtkosten . . . . .	67
1.8.2	Bewertungsmethode für die Kompatibilität von Teilsystemen des Wirtschafts- und Technologiesystems mit dem Global Carbon Law . . . . .	69
1.8.3	CO <sub>2</sub> -Vermeidungskosten und Sektorübergreifende Technologievergleiche . . . . .	72
	Literatur. . . . .	77
<b>2</b>	<b>Auswahl und Modellierung repräsentativer Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antriebskonzepten und Energieträgern . . . . .</b>	<b>83</b>
2.1	Antriebskonzepte und Energieträger . . . . .	83
2.2	Arten und Potentiale von erneuerbaren Kraftstoffen . . . . .	86
2.3	Referenzfahrzeuge . . . . .	92
2.4	Standardfahrzeuge . . . . .	95
2.4.1	Konfiguration eines Standard-Benzinfahrzeuges. . . . .	95
2.4.2	Konfiguration von Standardfahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien. . . . .	99
2.4.3	Plausibilitätsprüfung der Standardfahrzeugkennzahlen. . . . .	107
	Literatur. . . . .	116

<b>3 Heutige und zukünftige Treibhausgasemissionen nach einer Life-Cycle-Analysis (LCA)</b> . . . . .	119
3.1 Well-to-Tank Emissionsfaktoren fossiler Kraftstoffe . . . . .	121
3.2 Well-to-Tank Emissionsfaktoren von Biokraftstoffen . . . . .	123
3.2.1 Gesetzgebung zur Minderung der THG-Emissionen von Kraftstoffen . . . . .	123
3.2.2 Emissionsfaktoren von Biokraftstoffen . . . . .	128
3.2.3 Beimischung erneuerbarer Kraftstoffe . . . . .	130
3.3 Well-to-Tank Emissionsfaktoren von SNG und Wasserstoff . . . . .	132
3.4 Well-to-Tank Emissionsfaktoren von Strom . . . . .	134
3.4.1 Erneuerbarer Anteil der Stromerzeugung . . . . .	136
3.4.2 Erneuerbarer Anteil des individuellen Strombezugs aus Systemperspektive . . . . .	137
3.4.3 THG-Emissionen beim individuellen Strombezug . . . . .	145
3.4.4 Emissionsfaktoren für strombasierte Antriebskonzepte . . . . .	157
3.5 Well-to-Wheel Emissionsfaktoren je Energieträger . . . . .	159
3.6 Treibhausgasemissionen bei der Herstellung und dem Recycling von Fahrzeugen . . . . .	162
3.6.1 Referenzfahrzeuge . . . . .	162
3.6.2 Studien bezüglich synthetischer Fahrzeuge . . . . .	163
3.6.3 Spezifische THG-Emissionen der Batterieherstellung . . . . .	165
3.6.4 Standardfahrzeuge . . . . .	168
3.6.5 Differenzierung nach der Fahrzeugklasse bzw. dem -gewicht . . . . .	171
Literatur . . . . .	172
<b>4 Tank-to-Wheel-Verbrauchswerte gemäß Prüfstandsmessungen sowie aus Kundensicht – der Willans-Ansatz</b> . . . . .	179
4.1 Das Reglementarische Messverfahren . . . . .	179
4.1.1 Verbrauchsberechnung verbrennungsmotorischer Fahrzeuge . . . . .	182
4.1.2 Energiebedarfsberechnung elektrischer Fahrzeuge . . . . .	184
4.1.3 Verbrauchsberechnung von Plug-in-Hybrid Fahrzeugen . . . . .	186
4.2 Prüfstandsmessungen als Basis der Verbrauchsberechnung nach dem Willans-Ansatz . . . . .	189
4.3 Ableitung des Kundenverbrauchs . . . . .	190
4.3.1 Berechnung des Kundenverbrauchs anhand des Willans-Ansatzes . . . . .	190
4.3.2 Realverbrauchsermittlung gemäß ADAC EcoTest . . . . .	194
4.3.3 Realverbrauchsdaten von Spritmonitor . . . . .	195
4.3.4 Referenzfahrzeuge – Kundenverbrauchsfaktor . . . . .	196
4.3.5 Synthetische Standardfahrzeuge . . . . .	200



4.3.6	Energiefluss am Beispiel des synthetischen BEV .....	203
4.3.7	Einfluss von unterschiedlichen Autobahngeschwindigkeiten .....	204
	Literatur .....	207
<b>5</b>	<b>Gesamtkosten nach der Total Cost of Ownership Methodik (TCO) – Differenzierung nach Antriebspezifischen Kosten .....</b>	<b>209</b>
5.1	Annuitätenmethode .....	210
5.2	Anschaffungskosten .....	212
5.3	Energiekosten .....	213
5.3.1	Fossile Kraftstoffe .....	213
5.3.2	Biokraftstoffe .....	216
5.3.3	SNG und Wasserstoff .....	219
5.3.4	Stromkosten für Elektrofahrzeuge .....	223
5.3.5	Gegenüberstellung der Marktpreisbestandteile einzelner Kraftstoffe .....	233
5.4	Versicherungskosten .....	234
5.5	Wartungskosten .....	235
5.6	Nationale Steuern .....	236
	Literatur .....	239
<b>6</b>	<b>Kosten- und Verbrauchsentwicklung zukünftiger Fahrzeugmodelle .....</b>	<b>245</b>
6.1	Optimierung des Kundenverbrauchs .....	245
6.1.1	Fahrwiderstände .....	245
6.1.2	Verbrennungsmotorische Fahrzeuge .....	248
6.1.3	Batterie-elektrische Fahrzeuge .....	249
6.1.4	Hybridfahrzeuge .....	252
6.1.5	Wasserstofffahrzeuge .....	252
6.1.6	Kundenverbrauch je Betrachtungsjahr und Fahrprofil .....	253
6.2	Potentiale der CNG-Mobilität .....	255
6.2.1	Verbrauchsoptimierung .....	255
6.2.2	Erhöhung des Wasserstoffanteils .....	257
6.2.3	Anschaffungspreise .....	258
6.2.4	CNG-Tankstellenbetrieb und -Bereitstellungskosten .....	259
6.3	Fossile Kraftstoffpreise .....	263
6.4	Strombezug durch die Elektromobilität .....	266
6.4.1	Netzbelastungen und -kosten durch die Elektromobilität .....	266
6.4.2	Infrastrukturkosten .....	268
6.4.3	Strombereitstellungskosten .....	271
6.5	Kosten synthetischer Kraftstoffe .....	274
6.5.1	Erzeugung im Inland .....	275
6.5.2	Erzeugung im Ausland .....	276

6.6	Wasserstoffbereitstellungskosten	290
6.7	Produktbeschaffungskosten sowie Kosten für Verteilung und Verkauf je Energieträger	294
6.8	Anschaffungspreise bzw. Herstellkosten	295
6.8.1	Batterie-elektrische Fahrzeuge sowie HEV und HFCEV	295
6.8.2	Verbrennungsmotorische Fahrzeuge	297
6.8.3	Listenpreise sowie monatliche Gesamtkosten je Betrachtungsjahr	299
	Literatur	301
<b>7</b>	<b>Reale Treibhausgasemissionen und Gesamtkosten je Antriebstechnologie und Energieträger für repräsentative Fahrzeuge</b>	<b>307</b>
7.1	Referenzfahrzeuge	310
7.1.1	Kosten und THG-Emissionen 2016	310
7.1.2	CO <sub>2</sub> -Vermeidungskosten	316
7.1.3	Zusammenfassende Erkenntnisse	320
7.2	Standardfahrzeuge	321
7.2.1	Betrachtungsjahr 2016	322
7.2.2	Betrachtungsjahr 2030 – Zukunftsszenario Low Oil Price	338
7.2.3	Betrachtungsjahr 2050 – Zukunftsszenario Low Oil Price	350
7.2.4	Entwicklung der spezifischen Gesamtkosten und THG- Emissionen zwischen 2016 und 2030 – Zukunftsszenario Low Oil Price	357
7.2.5	Entwicklung der spezifischen Gesamtkosten und THG- Emissionen zwischen 2030 und 2050 – Zukunftsszenario Low Oil Price	360
7.2.6	Standardfahrzeuge mit fossilen Kraftstoffen – Zukunftsszenario New Policies	362
7.2.7	Analyse der Energiekosten je Betrachtungsjahr	363
7.3	Fazit und Empfehlungen an Politik und Wirtschaft	369
7.3.1	Zusammenfassende Erkenntnisse	369
7.3.2	Zukünftige Individualmobilität mittels PKW	375
7.3.3	Gasinfrastrukturen für den PKW-Sektor	377
7.3.4	Optimierungsmöglichkeiten regulatorischer Eingriffe	378
	Literatur	388
<b>8</b>	<b>Executive Summary</b>	<b>391</b>
8.1	Notwendige THG-Einsparungen und das Global Carbon Law	392
8.2	Realer Energieverbrauch im Vergleich zum am Prüfstand gemessenen Verbrauch	394

---

8.3	Technologievergleiche nach einer Life-Cycle-Analysis (LCA) sowie nach der Total Cost of Ownership Methode (TCO) .....	395
8.4	Empfehlungen an Politik und Wirtschaft.....	404
8.5	Optimierungsmöglichkeiten regulatorischer Eingriffe .....	407
	Literatur.....	411
	<b>Erratum zu: Kosteneffiziente und nachhaltige Automobile .....</b>	<b>E1</b>
	<b>Anhang.....</b>	<b>413</b>
	<b>Stichwortverzeichnis.....</b>	<b>437</b>

---

# Abkürzungs- und Symbolverzeichnis

---

## Abkürzungen

AEA	Annual Emission Allowances
ADAC	Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V.
B7	Diesel mit 7 Vol. % an Biodiesel
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BECCS	Bioenergie mit CO <sub>2</sub> -Abscheidung und -Speicherung (engl. bio-energy with carbon capture and storage)
BEV	Batterie-elektrisches Fahrzeug (engl. battery electric vehicle)
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetzes
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
Biokraft-NachV	Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung
BioSt-NachV	Biomassestrom-Nachhaltigkeitsverordnung
BLE	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Capex	Investitionsausgaben (engl. capital expenditure)
CCS	CO <sub>2</sub> -Abscheidung und Speicherung (engl. carbon capture and storage)
CNG	Komprimiertes Erdgas (engl. compressed natural gas)
CTG	Von der Wiege bis zur Bahre (engl. cradle-to-grave)
DAC	Direct Air Capture
DAT	Deutsche Automobil Treuhand
DC	Gleichstrom (engl. direct current)
DE	Deutschland
DEA	Dezentrale Erzeugungsanlagen
DME	Dimethylether
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e. V.
E5 bzw. E10	Benzin mit 5 bzw. 7 Vol. % an Ethanol
EC	Energieverbrauch (engl. energy consumption)
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EF	Emissionsfaktor

EGIX	Erdgaspreisindex (engl. European Gas Index)
EinsMan	Einspeisemanagement
E-Motor	Elektromotor
Empa	Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt
EnergieStG	Energiesteuergesetz
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EO	Eigenverbrauchsoptimierer
Erdgas H	Erdgas mit höherem Methangehalt und Brennwert (engl. high calorific gas)
EtOH	Ethanol
EU-ETS	European Union Emissions Trading System
EV	Eigenversorger
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAME	Fettsäuremethylester (engl. Fatty Acid Methyl Ester)
fob ARA	free-on-board (fob) Preise ab Raffinerie/Lager in Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA)
FOLU	Forestry and Other Land Use
FQD	Fuel Quality Directive
FT	Fischer-Tropsch
Fzg.	Fahrzeuge
GCL	Global Carbon Law
GMST	Global Mean Surface Temperature
GWP	Treibhausgaspotenzial (engl. global warming potential)
H <sub>2</sub>	Wasserstoff
H&R	Herstellung und Recycling
HEV	Hybridfahrzeug (engl. hybrid electric vehicle)
HFCEV/FCV/FCEV	Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeug (engl. hydrogen fuel cell electric vehicle)
HGÜ	Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragung
HkRNDV	Herkunfts- und Regionalnachweis-Durchführungsverordnung
HVO	Hydrierte Pflanzenöle (engl. Hydrotreated Vegetable Oils)
IC-CPD	In-Cable-Control-and-Protection-Device
ICEV	Verbrennungsmotorisches Fahrzeug (engl. internal combustion engine vehicle)
ILUC	Indirekte Landnutzungsänderung (engl. indirect land use change)
iMSys	Intelligentes Messsystem
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
IT	Informationstechnik
JEC	Joint Research Centre-EUCAR-CONCAWE collaboration
Kfz	Kraftfahrzeug
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
KV	Kundenverbrauch

---

KVF	Kundenverbrauchsfaktor
KWKG	Kraft-Wärme-Kopplungs-Gesetz
LCA	Lebenszyklusanalyse bzw. Ökobilanz (engl. lifecycle analysis)
LH2	Flüssigwasserstoff
LI	Ladeinfrastruktur
LOHC	Liquid Organic Hydrogen Carrier
LPG	Autogas (engl. liquefied petroleum gas)
LULUCF	Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft (engl. land use, land use change and forestry)
MeOH	Methanol
Nabisy	Nachhaltige-Biomasse-System
NaWaRo	Nachwachsende Rohstoffe
NDC	Nationally Determined Contributions
NEFZ	Neuer europäischer Fahrzyklus
NEP	Netzentwicklungsplan
OEM	Fahrzeughersteller (engl. original equipment manufacturer)
PHEV	Plug-in-Hybrid-Fahrzeug (engl. plug-in hybrid electric vehicle)
PHEV-BEV	Plug-in Hybridfahrzeug im batterie-elektrischen Modus
PHEV-HEV	Plug-in Hybridfahrzeug im Hybridmodus mit Verbrennungsmotor
PKW	Personenkraftwagen
PtG	Power-to-Gas
PtL	Power-to-Liquid
PtX	Power-to-X
PV	Photovoltaik
PV-EV	Photovoltaik-Eigenversorgung
RED	Renewable Energy Directive
Schuko	Schutzkontakt
SDG	Sustainable Development Goals
SET Plan	Strategic Energy Technology Plan – European Commission
SINTEG	Schaufenster intelligente Energie – Digitale Agenda für die Energiewende
SLF	Synthetische Flüssigkraftstoffe (engl. synthetic liquid fuel)
SNG-CH4	Synthetisches Methan (engl. synthetic natural gas – methane)
SNG-H2	Synthetischer Wasserstoff (engl. synthetic natural gas – hydrogen)
StromStG	Stromsteuergesetz
TCO	Total Cost of Ownership
THG	Treibhausgas
TTW	Tank-to-Wheel
UCE-ME	Rest- und abfallstoffbasierter Biodiesel (engl. used cooking oil methylester)
UER	Upstream-Emissions-Reductions
UF	Utility Factor

---

UFOP	Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.
UNEP	United Nations Environment Program
UNO/UN	United Nations Organization
WACC	Durchschnittliche Kapitalkosten (engl. weighted average cost of capital)
WLTP	Worldwide Harmonised Light-Duty Vehicles Test Procedure
WMO	World Meteorological Organization
wt.%	Gewichtsprozent (engl. weight percent)
WTT	Well-to-Tank
WTW	Well-to-Wheel

---

### Chemische Formelzeichen

CH <sub>4</sub>	Methan
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
CO <sub>2eq</sub>	Kohlenstoffdioxid-Äquivalente (engl.: carbon dioxide equivalent)
H <sub>2</sub>	Wasserstoff
N <sub>2</sub> O	Lachgas

---

### Kennzahlen

$H_i$ bzw. LHV	Heizwert (Lower Heating Value) [kWh/Nm <sup>3</sup> ]
$H_S$ bzw. HHV	Brennwert (Higher Heating Value) [kWh/Nm <sup>3</sup> ]
$i_{\text{real}}$	Realer kalkulatorischer Zinssatz [%]
R <sup>2</sup>	Bestimmtheitsmaß [-]
$\lambda$	Verbrennungsluftverhältnis [-]

---

### Symbole

/	Keine Angabe
[-]	Ohne Einheit

# Systemtheoretische Grundlagen zur Klimawandel-Problematik mit spezieller Berücksichtigung von PKW

## 1.1 Einführung

Im Rahmen des Paris-Abkommens 2015 haben bislang 185 von 197 Vertragsparteien der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) einer Verpflichtung zur Begrenzung des Temperaturanstiegs auf deutlich unter 2 °C im Vergleich zu vorindustriellem Niveau zugestimmt (Stand der Ratifikation 06/2019). Es wurde auch vereinbart, Anstrengungen zur Limitierung des Temperaturanstiegs auf 1,5 °C zu unternehmen [1]. Dazu ist eine rasche und starke Reduktion von anthropogenen Treibhausgas-Emissionen (kurz: THG-Emissionen) notwendig [2].

Den größten Beitrag zu diesen Emissionen leistet durch menschliche Aktivitäten bzw. von menschlichen Technologien verursachtes CO<sub>2</sub>. Weltweit wurden im Jahr 2015 etwa 32,3 GtCO<sub>2</sub> durch die Verbrennung fossiler Energieträger emittiert. Der Transportsektor trug ca. 24 % (ca. 7,7 GtCO<sub>2</sub>) zu diesen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei, was im Vergleich zum Stand im Jahr 1990 einem Anstieg um 68 % entspricht. In der EU ist der Transportsektor der einzige Sektor mit steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 [3].

Zahlreiche Positionen bezüglich Prognosen über soziotechnische Entwicklungen v. a. in den Energiesektoren werden von unterschiedlichen Akteuren eingenommen, wobei sich diese für den Transportsektor u. a. zwischen den folgenden Extrempositionen bewegen:

1. Fossile Energieträger werden auch zukünftig eine dominante Rolle spielen, z. B. [4]
2. Straßenverkehr sollte zukünftig dominant elektrisch stattfinden, z. B. [5]

Folgendes kann anhand der Ergebnisse dieser Abhandlung festgehalten werden – das Erreichen der Klimaziele nach dem Pariser Abkommen und eine Dominanz fossiler Energieträger bis zum Jahr 2050 schließen sich aus. Grund dafür ist der hohe



Emissionsfaktor<sup>1</sup> fossiler Energieträger im Vergleich zu erneuerbaren Energieträgern. Daher ist auch bei sehr starker Effizienzsteigerung von Antrieben (z. B. durch Elektrifizierung) die Verwendung erneuerbarer Energieträger in allen Sektoren des Energiesystems notwendig, um die Klimaziele zu erreichen. Dieses Faktum wird in Studien und Publikationen rund um Extremposition 1 häufig nicht angesprochen. Es ist daher zu vermuten, dass einige Vertreter der Extremposition 1 die Notwendigkeit des Erreichens der Klimaziele anzweifeln. Manchmal findet man diese Vermutung in recht direkter Weise bestätigt. "While the benefits of carbon dioxide are proven, the alleged risks of climate change are contrary to observed data, are based on admitted speculation, and lack adequate scientific basis," schrieb Peabody, der größte Kohleminenbetreiber der USA, an den White House Council on Environmental Quality im Jahr 2015 [6].

Im Gegensatz zum vorangegangenen Zitat hat die intensive und interdisziplinäre Forschung jedoch hervorgebracht, dass anthropogene THG-Emissionen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit die ausschlaggebende Ursache des Klimawandels darstellen und signifikante globale Auswirkungen auf die Umwelt und Lebensbedingungen damit einhergehen [7, 8] (vgl. Abschn. 1.4.2). Die Erkenntnisse der Klimaforschung zeigen eindeutig auf, dass eine massive THG-Reduktion in kurzer Zeit notwendig ist [9].

Es wird in diesem Buch die Frage untersucht, ob diese THG-Reduktion im PKW-Sektor mit heute verfügbaren Technologien möglich ist und welche heute bekannten Technologien Teil des Lösungsmixes in der Zukunft sein könnten. Ziel dieser Arbeit ist es, THG-Emissionen und Gesamtkosten der individuellen Mobilität mittels PKW zu untersuchen. Es werden für drei Zeithorizonte (2016, 2030 und 2050) die folgenden Forschungsfragen untersucht:

1. Warum ist es notwendig, THG-Emissionen rasch zu reduzieren? Welche THG-Einsparungen sind gegenüber dem aktuellen Stand notwendig, um irreversible Änderungen des Klimas zu verhindern?
2. Wie unterscheiden sich Energieverbräuche bzw. CO<sub>2</sub>-Emissionen im PKW-Sektor in Prüfzyklen (z. B. NEFZ-Verfahren) von realen Werten und wie wird dies durch das jeweilige Fahrprofil der Nutzer beeinflusst?
3. Welche Gesamtkosten (nach Total Cost of Ownership, TCO) und welche THG-Emissionen (nach cradle-to-grave Lebenszyklusanalyse, LCA) sind mit welcher Antriebstechnologie verbunden?
4. Welche heute bekannten Technologien können wie viel dazu beitragen, die notwendige THG-Emissionsreduktion im PKW-Sektor zu erreichen?

---

<sup>1</sup>Vgl. Kap. 3.

5. Wie hoch sind die Mehrkosten einer alternativen Technologie gegenüber einem Benzinfahrzeug mit fossilem Kraftstoff (Benzin-Referenz) in Relation zur eingesparten THG-Menge gemäß einer Lebenszyklusanalyse (CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten)? Sind die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten in allen Sektoren gleich?
6. Welche Empfehlungen an Politik und Wirtschaft lassen sich aus den Erkenntnissen ableiten?

Um diese Fragen zu beantworten, wird eine systemtheoretisch begründete Methodik entwickelt. Dadurch können auch Erkenntnisse gewonnen werden, die über den PKW-Sektor hinausgehen.

Unter Technologien wird hier die Gesamtheit der technischen Lösungen verstanden, die notwendig sind, um das gewünschte Kundenbedürfnis zu erfüllen. Es wird der Ist-Zustand anhand von Daten aus dem Jahr 2016 erfasst sowie ein Zukunftsstand angenommen, bei dem Verbesserungspotenziale bezüglich Qualität und Kosten der Technologien realisiert wurden. Dabei werden die Jahre 2030 und 2050 betrachtet. Der Zukunftsstand stellt ein technologisches und ökonomisches Potential dar, das aufgrund der ausgewerteten Quellen als realistisch angesehen wird. Aufgrund der verwendeten Daten gelten die Ergebnisse speziell für PKW in Deutschland. Die zur Beantwortung der Forschungsfragen eingesetzten und entwickelten Methoden können auf andere Länder und Technologien angewendet werden.

Über den PKW-Sektor hinaus werden politische Handlungsempfehlungen abgeleitet. Es wird ein Instrument vorgestellt, mit dem die notwendige THG-Reduktion gegenüber dem aktuellen Stand, welche für die Einhaltung der Vereinbarungen des Pariser Abkommens notwendig ist, kosteneffizient umgesetzt werden kann.

---

## 1.2 Systemwissenschaften und ihre Bedeutung für die Problemstellung

Systemwissenschaften beschäftigen sich mit den Zusammenhängen und Wechselwirkungen sogenannter *Systeme* mit dem Ziel, Aussagen über die zukünftige Entwicklung dieser Systeme machen zu können. Dabei ist folgendes zu beachten: “Systems science is not a science in the ordinary sense, but rather a new dimension in science. Each system developed as a model of some phenomenon in any traditional science represents knowledge pertaining to that science. Knowledge in systems science is not of this kind. Rather, it is knowledge regarding knowledge structures, i. e. certain specific categories of systems” [10].

► **Systemwissenschaften** Der Begriff *Systemwissenschaften* ist nicht einheitlich definiert. In dieser Abhandlung wird darunter sehr allgemein der Einsatz interdisziplinärer Methoden verstanden. Diese sollen dazu dienen, Probleme zu beschreiben und Lösungen zu suchen, die sich innerhalb einer einzelnen wissenschaftlichen Disziplin und mit deren Werkzeugen weder beschreiben noch lösen lassen.

Die Ursprünge der Systemwissenschaften werden u. a. in Arbeiten von Bertalanffy (1948) gesehen [11]. Einen umfassenden Überblick über Ursprünge und Entwicklung der Systemwissenschaften als Teil der *Complexity sciences* bietet [12]. Zunächst werden einige Begriffe definiert, in Anlehnung an Definitionen in [13, 14].

### 1.2.1 System

► Unter dem Begriff *System* wird ein Teil der zu beschreibenden Realität<sup>2</sup> verstanden, der aus weiteren Teilen besteht, die untereinander ebenfalls in Wechselwirkung stehen. Die *Systemgrenze* trennt das Innere (dem System Zugehörige) eines Systems von dessen Äußerem (dem System nicht Zugehörigen). Ein Teil eines Systems wird *Teilsystem* genannt. Teilsysteme können wiederum selbst weitere Teilsysteme enthalten. Ein *Element* eines Systems ist ein Teilsystem, das nicht in weitere Teilsysteme zerlegt wird. Die Grenzen eines Systems, die Elemente und die Wechselwirkungen zwischen den Elementen können sich zeitabhängig ändern.

Aus diesen Definitionen wird ersichtlich, dass ein System ein sehr allgemeines Konzept ist – alles was beobachtet werden kann, kann auch als System beschrieben werden. Ein System kann mathematisch auch als *Menge* definiert werden. Das Äußere des Systems ist dann das Komplement der Menge, die das System repräsentiert.

► Um eine bestimmte Forschungsfrage zu beantworten, muss zunächst der betroffene Teil der zu beschreibenden Realität vom Rest der Welt abgegrenzt werden. Das dadurch entstehende System wird das *größte involvierte System* genannt. Es wird römisch nummeriert mit System I, kurz: S(I) oder S I. Allgemein: Wenn Elemente eines Teilsystems von S(k),  $k=I, II, \dots$ , Eigenschaften haben, die mit Methoden, die innerhalb des Systems S(k) zur Anwendung kommen, nicht vollständig untersucht werden können, wird dieses System S(k+1) genannt.

Das größte involvierte System S I ist in Bezug auf unsere Forschungsfragen das System *Planet Erde* (vgl. Abschn. 1.3.2). Die Anthroposphäre (Definitionen im Abschn. 1.2.2 und 1.5.1) ist einerseits ein Teilsystem des Systems *Planet Erde*. Menschen sind Elemente des Systems *Planet Erde* in ihrer Eigenschaft als Säugetiere, aber auch Elemente der Anthroposphäre als Akteure. Die Anthroposphäre kann nicht verstanden werden, soweit nur die Methoden angewendet werden, die Menschen als Lebewesen untersuchen

---

<sup>2</sup>In dieser Arbeit wird der in der Naturwissenschaft übliche Standpunkt des *Realismus* eingenommen, d. h. der Standpunkt, dass es eine vom Beobachter unabhängig existierende Realität gibt, auch wenn die Wahrnehmung der Realität durch den Beobachter beeinflusst wird, siehe z. B. [15].

(z. B. Biologie). An dieser Stelle wird die Anthroposphäre daher als System II (S II) bezeichnet.

► Zwischen zwei Teilsystemen (oder Elementen) eines Systems bestehen *Wechselwirkungen*, wenn eine Änderung des ersten Teilsystems eine Änderung im zweiten Teilsystem hervorruft. Eine Wechselwirkung heißt *nichtlinear*, wenn sie nicht durch einen linearen Zusammenhang beschrieben werden kann.

► Ein System wird als *offen* bezeichnet, wenn es Wechselwirkungen über seine Systemgrenze hinaus mit seiner Umwelt hat. Ein *abgeschlossenes System* hat keine Wechselwirkungen über seine Systemgrenze hinaus.

Lebende Organismen, aber auch die weiter unten definierte Anthroposphäre, sind offene Systeme. Würde man diese Systeme von ihrer Umgebung abschließen, können diese nicht weiter existieren und die Systemgrenze würde sich auflösen. Offenheit ist daher eine notwendige Bedingung für die Existenz bestimmter Systeme – Beispiele dazu sind u. a. in [16] zu finden.

### 1.2.2 Komplexe Systeme

Es gibt eine Vielzahl von Vorschlägen, wie komplexe Systeme zu klassifizieren sind, z. B. beschrieben in [14, 16]. Für die Zwecke dieser Arbeit werden Systeme ausgehend von den Definitionen im Abschn. 1.2.1 nach folgenden drei Kategorien klassifiziert:

- Anzahl Teilsysteme (Elemente),
- Anzahl Wechselwirkungen zwischen Teilsystemen (Vernetzungsgrad des Systems),
- Art der Wechselwirkung: komplex (z. B. nichtlinear) oder einfach (z. B. linear).

Für komplexe Systeme wird aufbauend auf diesen Kategorien Folgendes definiert.

► Ein *komplexes System* erfüllt mindestens zwei der folgenden Eigenschaften:

- es kann nur mittels einer großen Zahl (>10) von Teilsystemen beschrieben werden,
- der Vernetzungsgrad ist hoch,
- die Wechselwirkungen sind nichtlinear.

#### Beispiel

- Ein ideales Gas in einem abgeschlossenen Volumen ist ein einfaches System. Es besteht zwar aus sehr vielen Teilsystemen (Teilchen), der Vernetzungsgrad der Teilchen ist aber gering und die Wechselwirkungen zwischen den Teilchen sind einfach (elastische Stoßwechselwirkung). Einfache physikalische Modelle beschreiben das System ausreichend genau.

- Ein nichtlineares Pendel ist ein einfaches System. Es besteht aus wenigen (<10) Teilsystemen. Es hat daher auch einen geringen Vernetzungsgrad. Die Wechselwirkung zwischen den Teilen ist nichtlinear – das System zeigt einfaches chaotisches Verhalten, das jedoch mathematisch gut beschrieben werden kann.
- Das Klimasystem ist ein komplexes System, in dem unterschiedliche sehr komplexe Teilsysteme interagieren. Die Anzahl an Teilsystemen ist sehr hoch, ebenso der Vernetzungsgrad. Es gibt nichtlineare Wechselwirkungen.
- Das weiter unten vorgestellte soziotechnische System (auch Anthroposphäre genannt) und Teilsysteme davon, z. B. der Energie- und Transportsektor, sind ebenfalls komplexe Systeme.

In [14] wird zwischen natürlichen Systemen – d. h. solchen, die nicht von Menschen erschaffen sind – und sogenannten *engineering systems* unterschieden: “Engineering System: a system designed by humans having some purpose; large scale and complex engineering systems which are of interest to the Engineering Systems Division, will have a management or social dimension as well as a technical one” [14, S. 472]. In Anlehnung an diese Publikation werden folgende Definitionen formuliert.

► *Natürliche komplexe Systeme* sind solche, die ohne menschlichen Einfluss entstanden sind oder entstehen könnten. Man unterscheidet ferner *unbelebte natürliche Systeme* (als Teilmenge des Planeten Erde z. B. Atmosphäre, Gesteine, Wassersysteme, etc.) und *lebende<sup>3</sup> natürliche Systeme* (die *Biosphäre*), d. h. alle Formen von Leben inkl. Menschen in ihrer Rolle als Säugetiere.

► *Anthropogene Systeme<sup>4</sup>* bestehen aus Menschen als Akteure von selbstgeschaffenen Systemen, z. B. von Werkzeugen (Technologien), mit Wechselwirkungen untereinander. Diese Systeme, bestehend aus Menschen als Erschaffer, bilden das soziotechnische System oder die Anthroposphäre<sup>5</sup>. Eine davon nicht immer gut abgrenzbare Teilmenge stellen technische Systeme dar.

Ein Teilsystem (Element) eines natürlichen Systems muss nicht zugleich ein Teilsystem eines anthropogenen Systems sein. Allerdings ist jedes Element eines anthropogenen

---

<sup>3</sup>Es gibt keine eindeutige, allgemeine Definition von Leben; für die Zwecke dieser Definition werden die unter [17] genannten Schlüsselmerkmale herangezogen.

<sup>4</sup>In der Paläontologie wird der Begriff *anthropogenic system* synonym für *anthropogenic period*, d. h. für die Periode des Pleistozäns und des Holozäns, verwendet.

<sup>5</sup>Der Begriff des *soziotechnische Systems*, wie hier definiert, entspricht etwa auch dem der *Technosphäre* in [18]: „Das funktionale Umweltmodell stellt eine Definition der Umwelt ex contrario dar: die Technosphäre ist definiert als alles, was vom Menschen kontrolliert ist, und die Umwelt ist alles, was nicht Technosphäre ist“.

BELEBT	BIOSPHERE	SOZIOTECHNISCHES SYSTEM DER ANTHROSPHERE	BELEBT	BIOLOGIE, MEDIZIN, PALÄONTOLOGIE ....	PHYSIK, CHEMIE, PSYCHOLOGIE, SOZIOLOGIE, MEDIZIN, ANTHROLOGIE, WIRTSCHAFTS- UND POLITIK- WISSENSCHAFTEN ...
	UNBELEBT			HYDROSPHERE, LITHOSPHERE, ATMOSPHERE	
	NATÜRLICH	ANTHROPOGEN		NATÜRLICH	ANTHROPOGEN

**Abb. 1.1** Kategorisierung von komplexen Systemen sowie zur Beantwortung von Forschungsfragen vorrangig eingesetzte Forschungsdisziplinen

Systems auch ein Element des natürlichen Systems, da es vom Menschen, der auch ein Teil der Biosphäre ist, geschaffen wird.

Für die Beantwortung der Forschungsfragen (vgl. Abschn. 1.1) ist ein interdisziplinäres Vorgehen notwendig. Die vorgeschlagene Kategorisierung ermöglicht es, Problemstellungen in bestimmten Systemen wissenschaftlichen Methoden zuzuordnen (vgl. Abb. 1.1). Physikalische und chemische Modelle, die für die Beschreibung von natürlichen unbelebten Systemen zum Einsatz kommen, liefern beispielsweise präzisere Aussagen als Modelle aus den Wirtschaftswissenschaften, die für soziotechnische Systeme verwendet werden. Sowohl die Struktur der Teilsysteme als auch die Wechselwirkungen untereinander sind nicht konstant, sondern können sich zeitabhängig ändern.

Komplexe Systeme haben im Vergleich zu einfachen Systemen u. a. die folgenden Eigenschaften, vgl. z. B. [13, 19–21]:

- Sie weisen eine komplexe Unterstruktur auf – sie bestehen aus verschachtelten Teilsystemen.
- Sie weisen häufig Selbstähnlichkeit auf, d. h. die Struktur eines Systems wiederholt sich in Teilsystemen.
- Anders als bei einfachen Systemen kann die Abgrenzung von Teilsystemen nicht eindeutig vorgenommen werden, sondern erfolgt abhängig von der Forschungsfrage.
- Häufig treten selbstverstärkende und stabilisierende Kreisprozesse (Regelkreise) auf.
- Bei Überschreiten von Grenzwerten bestimmter Parameter – sogenannten tipping points – kann es dazu kommen, dass das System irreversibel in einen anderen Zustand gebracht wird.
- Die Reaktion auf Änderungen einzelner Parameter kann stark zeitverzögert (*time lags*) erfolgen.

- Werden komplexe Modelle durch gekoppelte Differenzialgleichungen modelliert, weisen diese eine hohe Sensitivität auf Änderungen der Anfangsbedingungen des Differentialgleichungssystems auf.
- Sie können das Phänomen der Selbstorganisation aufweisen.

Aufgrund der genannten Eigenschaften ist zu vermuten, dass eine vollständige, eindeutige Modellierung eines komplexen Systems sowie präzise und eindeutige Aussagen über die zukünftige Entwicklung eines komplexen Systems nicht möglich sind.

Dass dennoch Aussagen über komplexe Systeme gemacht werden können, ist u. a. wie folgt begründet:

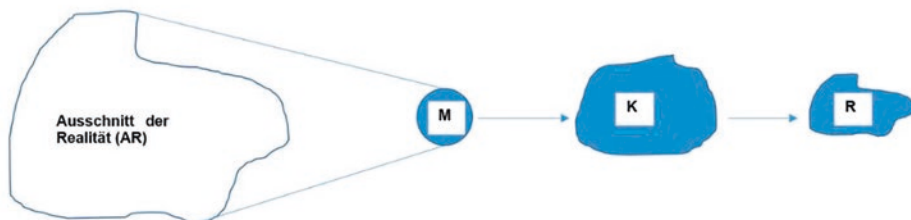
- Teile von komplexen Systemen zeigen trotz ihrer Komplexität unter bestimmten Umständen quasideterministische Muster, die qualitative Aussagen über die mögliche Systemdynamik erlauben.
- Für komplexe Systeme, die physikalischen Gesetzen gehorchen, können bei genügender Rechengenauigkeit abhängig von der Forschungsfrage validierbare quantitative Aussagen gemacht werden.

Systemtheoretische Erkenntnisse über stationäre Systemzustände alleine ermöglichen es nicht, eine exakte Prognose über die zeitliche Entwicklung des untersuchten Systems zu machen. Allerdings ist es möglich, die Anzahl und die Art möglicher Zukunftsentwicklungen einzugrenzen. In vielen Fällen genügen diese Erkenntnisse, um daraus Handlungsempfehlungen für Verantwortliche in Politik und Wirtschaft abzuleiten. Dieser Weg wird auch in dieser Arbeit beschritten. Auf Basis systemtheoretischer Grundlagen wird eine Methodik entwickelt, die zur Bewertung von Technologien im PKW-Sektor im Hinblick auf THG-Emissionen und Kosten eingesetzt werden kann.

### 1.2.3 Modelle

Die folgenden Definitionen und Beschreibungen lehnen sich [20] an.

► Ein *Modell* ist ein Abbild eines Teils der zu beschreibenden Realität. Ein *metaphorisches Modell* beschreibt den untersuchten Ausschnitt der Realität stark vereinfacht und bildlich. Ein *konzeptionelles Modell* beschreibt den untersuchten Ausschnitt der Realität genauer, im Falle eines Systems z. B. die Systemgrenze, wesentliche Wechselwirkungen und die Art der Wechselwirkungen. Ein *rigoroses Modell* ist ein Abbild, das sich in formaler Sprache, z. B. mathematisch, ausdrücken lässt.



**Abb. 1.2** Entwicklung von Modellen in drei Schritten: Metaphorisches Modell M, konzeptionelles Modell K und rigoroses Modell R

Modelle werden üblicherweise nicht deduktiv, sondern induktiv und iterativ entwickelt. Die Vorgehensweise bei der Modellentwicklung ist in Abb. 1.2 illustriert. Der untersuchte Ausschnitt der Realität (AR) ist links in der Abbildung durch eine asymmetrische geometrische Form repräsentiert. Es wird zunächst ein metaphorisches Modell (M) entwickelt. Dieses enthält notwendigerweise weniger Informationen als der Ausschnitt der Realität und vernachlässigt Komplexität, daher ist die entsprechende geometrische Form – ein Kreis – kleiner und einfacher als AR. Mithilfe des metaphorischen Modells und detaillierteren Informationen über AR wird das konzeptionelle Modell (K) gebildet. Es ist AR ähnlicher als M, enthält mehr Information und ist daher durch eine größere Form dargestellt, die AR ähnlicher ist als M. Mithilfe weiterer Informationen über AR sowie unterschiedlicher theoretischer Konzepte und Methoden wird schließlich das rigorose Modell (R) gebildet. Bei diesem Schritt wird das Modell auf die wesentlichen Elemente reduziert, daher ist die geometrische Form kleiner als bei K. Es beschreibt AR besser und rigoroser als K, daher ist die R repräsentierende geometrische Form der geometrischen Form von AR ähnlicher.

- Für ein rigoroses Modell gilt Folgendes:
- Es gibt die wesentlichen Systemeigenschaften von AR wieder – es wird dann ein im Hinblick auf die Forschungsfrage geeignetes Modell genannt.
  - Wenn mehrere geeignete Modelle verfügbar sind, ist das einfachste Modell zu bevorzugen.

Wie kann man beurteilen, ob ein Modell geeignet zur Beantwortung einer Forschungsfrage ist oder nicht? Wie kann man die Eignung von Modellen vergleichen?

Die Frage der Eignung von Modellen und Theorien zur Beantwortung von Forschungsfragen wird u. a. in der Wissenschaftstheorie eingehend untersucht, siehe z. B. [22, S. 77 ff.]. Für die Zwecke dieser Arbeit werden das Falsifikationsprinzip<sup>6</sup> und

<sup>6</sup>Das Falsifikationsprinzip wird in [22] detailliert beschrieben.



daraus abgeleitete Prinzipien herangezogen, die in den Naturwissenschaften als wissenschaftstheoretische Grundsätze akzeptiert sind.

► Ein Modell  $M1$  eines Systems ist *geeigneter* zur Beantwortung einer Forschungsfrage als ein anderes Modell  $M2$ , wenn es den untersuchten Ausschnitt der Realität so beschreibt, dass wesentliche Teile oder Wechselwirkungen erfasst werden und das im Fall von  $M2$  nicht oder in geringerem Maße der Fall ist. In diesem Fall können aus Ergebnissen der Modellanwendungen des Modells  $M2$  Aussagen abgeleitet werden, die im Widerspruch zu Beobachtungen stehen. Aus  $M1$  abgeleitete Aussagen stehen entweder nicht oder in weniger hohem Maße im Widerspruch zu Beobachtungen.

Die Eignung eines Modells ist also nach dieser Definition erstens nur im Hinblick auf eine Forschungsfrage und zweitens nur relativ zu einem anderen Modell festgelegt.

Das zweite Kriterium wird auch *Ockhams Rasiermesser* oder Kriterium der Einfachheit genannt. Es folgen zwei exemplarische Zitate, die die Sinnhaftigkeit von Kriterium 2 aus unterschiedlichen Gesichtspunkten begründen. Aus Sicht der Statistik lautet eine mögliche Begründung: "Ockham's razor, far from being merely an ad hoc principle, can under many practical situations in science be justified as a consequence of Bayesian inference" [23, S. 9]. Aus wissenschaftstheoretischer Sicht kann das *Kriterium der Einfachheit* wie folgt begründet werden: „Einfachere Sätze sind (wenn wir erkennen wollen) deshalb höher zu werten als weniger einfache, weil sie mehr sagen, weil ihr empirischer Gehalt größer ist, weil sie besser überprüfbar sind“ [22, S. 92].

Das Modell des Systems und seine Systemgrenze sind nicht naturgegeben, sondern werden vom Beobachter im Hinblick auf die Forschungsfrage, die er untersucht, definiert: "A system is not something given in nature, but something defined by intelligence" [20, S. 242]. Ein System ist also einerseits ein Teil der Realität, andererseits kann auch das Abbild des Systems – das Modell – ein System sein. Im Folgenden wird der betrachtete Teil der Realität als System bezeichnet, und das Abbild als Modell.

#### **1.2.4 Systemische Modelle und nicht-systemische Modelle – Eine Veranschaulichung anhand der CO<sub>2</sub>-Regulierung für PKW in Europa**

Ein häufiger Fehler bei der Erstellung von Modellen für komplexe Systeme ist, dass der betroffene Ausschnitt der Realität nicht als komplexes System erkannt wird und dass Systemgrenzen nicht korrekt gezogen werden. Das Vorgehen, bei dem die Eigenschaften komplexer Systeme berücksichtigt werden, wird im Folgenden *systemisches Vorgehen* genannt, und entsprechende Modelle *systemische Modelle*. Systemische Modelle sind zur Beschreibung von komplexen Systemen geeigneter als nicht-systemische Modelle.

Zwei Illustrationen mit Fokus auf Elektro- und Wasserstofffahrzeuge sind in Abb. 1.3 dargestellt. Sowohl die Karikatur als auch der Werbespruch für Wasserstofffahrzeuge stellen **metaphorische Modelle** für die betrachtete Problemstellung – THG-Emissionen im PKW-Sektor – dar. Beide Modelle sind nicht-systemisch, denn beide betrachten nicht die gesamten THG-Emissionen von PKW. Die Karikatur betont und überhöht in satirischer Weise den Effekt der indirekten Emissionen bzw. Vorkettenemissionen, die bei der Herstellung des Stroms für das Laden der Elektroautos entstehen. Der Werbespruch unten betrachtet nur die Auspuffemissionen und blendet die indirekten Emissionen aus. Ein systemisches metaphorisches Modell berücksichtigt die gesamten THG-Emissionen eines Fahrzeugs.

In ähnlicher Weise wie in Abb. 1.3 erfolgt eine Fokussierung auf bestimmte Emissionen ohne systemisches Vorgehen bei der EU-Verordnung EG/443/2009 (Stand 2019), welche CO<sub>2</sub>-Emissionen für PKW und leichte Nutzfahrzeuge regulieren soll.

**Abb. 1.3** Karikatur zum Thema Elektroautos (oben, © Til Mette) sowie Werbespruch für Brennstoffzellenfahrzeuge (unten, [24])



Im Folgenden wird zunächst die historische Entwicklung der Emissions-Gesetzgebungen im Automobil-Sektor beschrieben. Im Jahr 1970 wurde erstmals eine Richtlinie innerhalb der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) eingeführt, welche die Messung von Schadstoffemissionen und des Kraftstoffverbrauchs zum Thema hatte. Ziel der Richtlinie war eine Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung [25]. Lokale Schadstoffemissionen standen im Zentrum der Richtlinie. Auch aufgrund der Ölkrise rückte der Kraftstoffverbrauch in den Fokus einer Richtlinie aus dem Jahr 1980 [26]. Ab dem Jahr 1991 wurde der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) zum Zweck der Verbrauchsmessung eingeführt [27]. THG-Emissionen als Problem bezüglich des Klimawandels wurden erstmals im Beschluss des Rates 94/69/EG [28] erwähnt und in der Richtlinie 93/116/EG umgesetzt [29]. Zunächst erfolgte die Umsetzung nach einer sogenannten 3-Säulen-Strategie. Selbstverpflichtungen der Automobilindustrie, verbesserte Verbraucher-Information und steuerliche Anreize sollten zur Reduktion von THG-Emissionen im PKW-Sektor führen. Im Jahr 2009 wurde erstmals ein verbindliches Ziel für CO<sub>2</sub>-Emissionen im PKW-Sektor der EU eingeführt, dessen Nichterreichen mit Sanktionen belegt wurde (vgl. Art. 9 EG/443/2009). Ziel der Verordnung EG/443/2009 ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Transportsektor zu begrenzen.

Die wesentlichen Elemente der CO<sub>2</sub>-Regulierung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge für 2020 bzw. 2021 sind in Abb. 1.4 dargelegt.

„Der durchschnittliche Ausstoß aller neu zugelassenen Fahrzeuge eines Herstellers darf demnach einen gesetzlich fixierten Grenzwert in Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer in einem Jahr nicht überschreiten. [...] Die Regulierung setzt keinen europäischen Einheitswert, sondern berücksichtigt grundsätzlich die unterschiedlichen Produktpaletten der Konzerne. So muss nicht jeder einzelne Hersteller den europäischen Gesamtflottenwert von 95 g/km bei PKW bzw. 147 g/km bei leichten Nutzfahrzeugen einhalten. Vielmehr wird für jeden Hersteller ein spezifischer Grenzwert errechnet, der auf dem durchschnittlichen Fahrzeuggewicht der Herstellerflotten beruht. Im Durchschnitt aller Hersteller ist damit statistisch sichergestellt, dass der europäische Flottenwert erreicht wird“ [30].

Der fixierte Grenzwert trifft entsprechend nicht auf einzelne Fahrzeuge zu. Grundlage für die Grenzwertfestlegung bildet die Verbrauchsmessung nach dem NEFZ-Verfahren.

„Die Europäische Kommission hat mit Blick auf ihre CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung bis Ende 2020 entschieden, nicht den CO<sub>2</sub>-Grenzwert für neue PKW-Modelle gemäß dem Testzyklus WLTP anzupassen, sondern deren im WLTP ermittelte Emissionen jeweils zurückzurechnen, als wären sie NEFZ-Werte. Dies wird mithilfe einer Software geschehen, die vom EU-Forschungszentrum Joint Research Centre (JRC) entwickelt wurde. Da diese zurückgerechneten NEFZ-Werte jedoch auf den strengeren Rahmenbedingungen des WLTP-Testverfahrens basieren, werden sie leicht höher<sup>7</sup> ausfallen als gemäß dem ursprünglichen Testablauf“ [30].

---

<sup>7</sup>Vgl. [32] bzgl. Abweichungen gegenüber NEFZ.

Definition	Pkw		Leichte Nutzfahrzeuge	
	Ziel 2012	Ziel 2021	Ziel 2014	Ziel 2020
<b>Gewichtsbasierter Ansatz</b> Herstellereindeutlicher CO <sub>2</sub> -Grenzwert orientiert sich am Gewicht des Fahrzeugs und wird individuell berechnet	130 g CO <sub>2</sub> /km (Verordnung EU 443/2009)  Berechnungsformel: $CO_2 = 130 + a (M - M_0)$ • $a = 0,0457$ • $M =$ Gewicht des fahrbereiten Pkw in kg • $M_0 = 1.372$ kg ( $\sigma$ -Gewicht), seit 2016 $M_0 = 1.392$ kg • Anpassung des $\sigma$ -Gewichts ab 2016 an dreijährigen gleitenden Durchschnitt	95 g CO <sub>2</sub> /km (Verordnung EU 443/2009, angepasst 2014)  Berechnungsformel: $CO_2 = 95 + a (M - M_0)$ • Abflachung der Geradensteigung auf $a = 0,0333$	175 g CO <sub>2</sub> /km (Verordnung EU 510/2011)  Berechnungsformel: $CO_2 = 175 + a (M - M_0)$ • $a = 0,093$ • $M =$ Gewicht des fahrbereiten Pkw in kg • $M_0 = 1.706$ kg ( $\sigma$ -Gewicht) • Anpassung des $\sigma$ -Gewichts ab 2018 an dreijährigen gleitenden Durchschnitt	147 g CO <sub>2</sub> /km (Verordnung EU 510/2011, angepasst 2014)  Berechnungsformel: $CO_2 = 147 + a (M - M_0)$ $a = 0,096$
<b>Strafzahlungen</b> Falls Hersteller vorgesehene CO <sub>2</sub> -Ziele nicht erreicht, muss gestaffelt je nach Zielüberschreitung eine Strafe gezahlt werden	Zielüberschreitung für 1. Gramm CO <sub>2</sub> : 5 € 2. Gramm CO <sub>2</sub> : 15 € 3. Gramm CO <sub>2</sub> : 25 € 4. Gramm CO <sub>2</sub> : 95 € je Fahrzeug	95 € je Gramm Zielverfehlung je Fahrzeug	Analog Pkw	Analog Pkw
<b>Phasing-in</b> Gestaffelte Einführung: steigender Anteil an Fahrzeugen, welche die neuen Vorgaben (bis 2015 bzw. ab 2020) erfüllen müssen.	Neuwagenflotte, die Grenzwert einhalten muss: • 2012 - 65% • 2013 - 75% • 2014 - 80% • 2015 - 100%	Neuwagenflotte, die Grenzwert einhalten muss: • 2020 - 95% • 2021 - 100%	Neuwagenflotte, die Grenzwert einhalten muss: • 2014 - 70% • 2015 - 75% • 2016 - 80% • 2017 - 100%	Kein Phasing-in
<b>Super-Credits</b> Förderung hocheffizienter Fahrzeuge durch Mehrfachanrechnung in der CO <sub>2</sub> - Bilanz	Fahrzeuge mit weniger als 50 g CO <sub>2</sub> /km werden in 2012/2013 3,5-fach • 2014 2,5-fach • 2015 1,5-fach • ab 2016 einfach angerechnet ohne Limitierung	Fahrzeuge mit weniger als 50 g CO <sub>2</sub> /km werden in • 2020 2-fach • 2021 1,67-fach • 2022 1,33-fach • ab 2023 einfach angerechnet mit Limitierung auf max. 7,5 g über Periode 2020-2023	Fahrzeuge mit weniger als 50 g CO <sub>2</sub> /km werden in • 2014/2015 3,5-fach • in 2016 2,5-fach • in 2017 1,5-fach • ab 2018 einfach angerechnet ohne Limitierung	Keine Super-Credits
<b>Öko-Innovationen</b> Technologien, die im offiziellen Testverfahren (NEFZ) nicht messbar sind, aber eindeutiges CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial haben	Können bis max. 7g CO <sub>2</sub> auf den Flottendurchschnitt angerechnet werden (Beispiele sind Solardächer, Abgaswärmerückgewinnung)		Analog Pkw	
<b>Ausnahmeregelungen</b> Um die wirtschaftliche Existenz von Herstellern mit kleiner Flotte sicherzustellen, werden Ausnahmeregelungen gewährt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hersteller mit Zulassungen unter 1.000 Einheiten werden nicht betrachtet.</li> <li>Hersteller mit Zulassungen zwischen 1.000 und 10.000 Einheiten bekommen ein individuell mit der EU-Kommission vereinbartes Ziel.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Hersteller mit Zulassungen unter 1.000 Einheiten werden nicht betrachtet.</li> <li>Hersteller mit Zulassungen zwischen 1.000 und 22.000 Einheiten bekommen ein individuell mit der EU-Kommission vereinbartes Ziel.</li> </ul>	
<b>Pooling</b> Zusammenfassung versch. Hersteller von Fzg. in einem Konzern	Möglich		Möglich	

**Abb. 1.4** Elemente der CO<sub>2</sub>-Regulierung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge für 2020 bzw. 2021 [31]

Die Strafzahlungshöhe ab 2021 von 95 €/g entspricht einem CO<sub>2</sub>-Preis von 475 €/t unter der Annahme, dass der Lebenszyklus eines Fahrzeuges im Durchschnitt 200.000 km beträgt. Diese Umrechnung gilt für ein Fahrzeuggewicht von 1372 kg.<sup>8</sup>

Die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte werden in der laufenden Revision der Verordnung EG/443/2009 angepasst. Bis 2030 müssen die direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 37,5 % im Vergleich zum Grenzwert 2021 reduziert werden [33]. Durch Absenkung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte wird eine Steigerung der Effizienz der Antriebe sichergestellt. Bei der Ausgestaltung der Emissions-Gesetzgebungen im Automobil-Sektor ist erkennbar, dass indirekte Emissionen seit 1970, und auch im Rahmen der aktuellen Gesetzgebung, keine Berücksichtigung finden. Dies gilt sowohl in Bezug auf THG-Emissionen, als auch in Bezug auf Schadstoffemissionen und weitere Nachhaltigkeitskriterien. *Nullemissionsfahrzeuge* stellen entsprechend Fahrzeuge dar, ohne Emissionen am Auspuff, wie Elektro- und Wasserstofffahrzeuge.

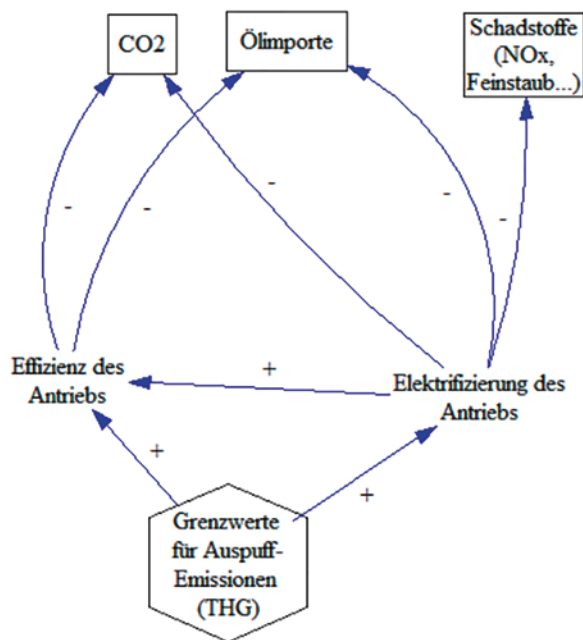
Ein **konzeptionelles Modell**, das der gültigen Verordnung zugrunde liegt, könnte vereinfacht gemäß Abb. 1.5 aussehen. Bei dieser Darstellung werden Wechselwirkungen zwischen den Elementen durch Pfeile repräsentiert. Ein „+“ bedeutet Verstärkung, ein „-“ bedeutet Abschwächung. Blau gefärbte Pfade sind positiv im Hinblick auf die Zielgrößen CO<sub>2</sub>, Ölimporte und Schadstoffe – rot gefärbte sind negativ (vgl. Abb. 1.7). Durch CO<sub>2</sub>-Limits für Auspuffemissionen wird die Effizienz der Motoren gefördert. Dadurch wird weniger CO<sub>2</sub> emittiert. Zudem werden weniger Ölimporte erforderlich. Allerdings könnte die höhere Effizienz von Diesel- und Otto-Antrieben – aufgrund von *mager* betriebenen Motoren und höheren Brennkammertemperaturen – zu höheren Schadstoffemissionen (*Engine-out Emissions*) führen. Dies muss zur Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte ggf. durch Abgasnachbehandlungssysteme kompensiert werden. Neben einer Effizienzsteigerung konventioneller Antriebe kann durch einen Antriebswechsel zu elektrischen Fahrzeugen ohne Emissionen am Auspuff eine besonders hohe CO<sub>2</sub>-Einsparung gemäß der Verordnung EG/443/2009 erzielt werden. Im Vergleich zu Effizienzsteigerungen bei konventionellen Fahrzeugen werden wiederum Ölimporte reduziert, jedoch auch lokale Schadstoffemissionen verringert.

Das Modell in Abb. 1.5 zur Verordnung EG/443/2009 berücksichtigt mehrere Elemente und Wechselwirkungen. Es ist allerdings nicht systemisch, denn es berücksichtigt keine Emissionen der Energieträgerherstellung – Kraftstoffe oder Strom – und keine Emissionen der Fahrzeugherstellung. In Summe stellen diese die indirekten Emissionen dar. Dies führt zu sogenannten *trade-offs*, d. h. zu Verschiebungen von Umweltwirkungen

---

<sup>8</sup>Berechnungsformel aus Abb. 1.4: Grenzwert CO<sub>2</sub>=95 g+a(M-M<sub>0</sub>); M<sub>0</sub>=1375 kg, a=0,0333. Pro Gramm Überschreitung hat der Fahrzeughersteller für das betroffene Fahrzeug 95 € zu bezahlen. Daraus folgt: 1 g × 200.000 km=0,2 t pro Fahrzeug-Lebenszyklus=95 €/0,2 t=475 €/t.

**Abb. 1.5** Modell zur CO<sub>2</sub>-Verordnung EG/443/2009 – Schematische Darstellung ohne Anspruch auf Vollständigkeit



aus dem betrachteten Sektor in andere Sektoren. Diese *trade-offs* sind aus Sicht der Lebenszyklusanalyse unbedingt zu vermeiden.<sup>9</sup>

Die Maximierung der Effizienz des Antriebes eines Fahrzeuges führt nicht notwendigerweise zu geringeren THG-Emissionen, wenn das Gesamtsystem nicht berücksichtigt wird. Die Karikatur in Abb. 1.6 illustriert diesen Sachverhalt anhand einer Analogie aus dem Wärmesektor. Eine hocheffiziente Heizung reduziert nicht notwendigerweise CO<sub>2</sub>-Emissionen, wenn nicht zugleich das Gebäude gedämmt wird und erneuerbare Kraftstoffe eingesetzt werden.

Ein konzeptionelles Modell, das zur Beschreibung der Problemsituation geeigneter ist, als das in Abb. 1.5 gezeigte, ist in Abb. 1.7 dargestellt. Die Systemgrenze ist größer gezogen und beinhaltet indirekte Emissionen sowie Themen bezüglich sozialer Nachhaltigkeit. Wie in Abb. 1.5 sind blaue Pfeile positiv im Hinblick auf die Zielgrößen. Die roten Pfeile verdeutlichen, dass die Strombereitstellung für elektrische Fahrzeuge erhöhende Einflüsse auf CO<sub>2</sub>-Emissionen und andere Faktoren hat. Strom muss beispielsweise zum Betrieb der Autos und zur Fertigung der Batterien bereitgestellt

<sup>9</sup>Vgl. [18].