

Bericht zur Konferenz vom 18.10.2008

Klima Verkehr(t) – Was der Verkehr zum Klimaschutz beitragen muss

Begrüßung und politische Rede Fritz Kuhn, Fraktionsvorsitzender

Das Klima im 21. Jahrhundert **Prof. Dr. Anders Levermann**, PIK

Klimaschutz - Stiefkind der Verkehrspolitik **Christoph Erdmenger**, UBA

Podium I Autos: 120 Gramm sind möglich!

Europäische Ordnungspolitik für die Autos von morgen

Gerd Lottsiepen, Verkehrspolitischer Sprecher des VCD e.V.

Thesen von Gerd Lottsiepen zum Podium I:

1. 120 g sind möglich: Über 50 Pkw in der VCD Auto-Umweltliste 2008/2009 – darunter auch geräumige Familienautos – haben einen CO₂ Ausstoß bis 120 Gramm pro Kilometer. Der CO₂-Ausstoß des energieeffizientesten VW Golfs liegt bei 115 g CO₂. Der schnellste Golf emittiert mehr als doppelt so viel. Die besten Varianten eines jeden Modells müssen zum Maßstab werden.
2. 120 g sind nötig: Der CO₂-Grenzwert ist das zurzeit wichtigste ordnungspolitische Instrument zur Senkung des CO₂-Ausstoßes im Verkehr. Das hat die Politik früh erkannt. Schon Mitte der 90er Jahre forderten die EU-Umweltminister – damals unter ihnen Angela Merkel – einen Grenzwert von 120 g CO₂ pro km für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller in der EU im Jahre 2005 verkauften Pkw.
3. Die Autoindustrie hat bisher jede Grenzwertsetzung bekämpft. Mit der freiwilligen Selbstverpflichtung, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß bis 2008 auf 140 g/km zu senken, hat sie erreicht, dass kein verbindlicher Grenzwert festgelegt wurde. Die Autoindustrie hat das gegenüber Politik und Verbrauchern gegebene Versprechen nie ernst genommen und verfehlt nun sogar das selbst gesetzte, lasche Reduktionsziel deutlich. In der Laufzeit der Selbstverpflichtung wurde die Produktion des Drei-Liter-Autos eingestellt und mit den SUVs – spritschluckende, geländegängige Luxuslimousinen – eine Fahrzeugklasse auf den Markt gebracht und mit hohem Aufwand gepusht, die zuvor in Europa unbekannt war. Die Autoindustrie hat das Instrument der Selbstverpflichtung verbrannt. Die EU muss deshalb jetzt ordnungspolitisch handeln.
4. Der Vorschlag der EU-Kommission vom Dezember 2007 für einen Flottengrenzwert von 120 g/km (plus 10 g für „zusätzliche Maßnahmen“) wurde von Umweltverbänden als nicht ambitioniert genug kritisiert. Die deutsche Autoindustrie, und inzwischen auch eindeutig die Bundesregierung, setzen sich in Brüssel und in den einzelnen Mitgliedsstaaten massiv für eine weitere Verwässerung und Verschleppung des Grenzwertes ein. Der Industrieausschuss des EU-Parlamentes befürwortete Anfang September 2008 einen Kompromiss, der für 2012 einen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß vorschreiben würde, der dem Ausstoß von 2007 entspricht – also eine Mogelpackung.

Formel:

120 g

+ 10 g für zusätzliche Maßnahmen wie Agrosprit (= Vorschlag der EU-Kommission)

+ Phasing-In (= zeitliche Streckung)

+ „Eco-Innovationen“ (z.B. für LED-Scheinwerfer und Solardächer)

= 158 g/km (im Jahr 2012)
= Mogelpackung

Viele Autohersteller müssten bis 2012 gar nichts tun. Im Jahr 2015 würde der Flottengrenzwert bei über 135 g liegen, also kaum höher als die Selbstverpflichtung der Industrie für 2008.

5. Inzwischen verteidigt die Umweltbewegung den Kommissionsvorschlag. In zahlreichen Aktionen und Gesprächen mit Politiker/innen rechneten NGO-Vertreter/innen die Ergebnisse eines „Phasing-In“ (siehe Formel) vor, das beinhaltet, dass 2012 nur 60 oder 70 Prozent der verkauften Fahrzeuge den Grenzwert schaffen müssten.
6. Der federführende Umweltausschuss des EU-Parlamentes stimmte Ende September gegen die Vorstellungen des Industrieausschusses und der deutschen Autoindustrie. Industrie- und Umweltausschuss sprachen sich für ein Langfristziel von durchschnittlich 95 g/km für Neuwagen für das Jahr 2020 aus. Umweltverbände fordern dagegen 80 g/km. Die Bundesregierung und die französische Ratspräsidentschaft nennen einen Korridor von 95 bis 110 g/km.
7. EU-Parlament und Ministerrat müssen sich einigen. Noch ist alles möglich. Der VCD und die Umweltverbände kämpfen weiter für einen wirksamen CO₂-Grenzwert.
8. Bundeswirtschaftsminister Michael Glos forderte am 13.10.08 angesichts der Bankenkrise ein »generelles Belastungsmoratorium«, damit das Vertrauen in die Wachstums- und Widerstandskraft gestärkt werde. Als einen ersten konkreten Schritt werde er darauf dringen, dass die deutsche Automobilindustrie nicht noch weiter »durch überzogene europäische CO₂-Zielwerte für Pkw« belastet werde.
9. Das Ansehen der deutschen Umweltpolitik hat wegen der Bekämpfung des Kommissionsvorschlages durch die Bundesregierung international erheblich gelitten. Der VCD fordert von der Bundesregierung, dass sie zu ihrer klimapolitischen Verantwortung steht. Sie hat sich mehrfach – z.B. in den Meseberger Beschlüssen und noch im März im Umweltministerrat – gegen eine Verzögerung und damit gegen ein „Phasing-In“ beim CO₂-Grenzwert ausgesprochen.
10. Die Verzögerung der Einführung eines wirksamen CO₂-Grenzwertes verteuert das Autofahren. Die Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz von Pkw erzeugen deutlich niedrigere Kosten als die, die durch erhöhten Spritverbrauch an der Tankstelle entstehen.
11. Selbstverständlich sind weitere ordnungspolitische Maßnahmen der EU für mehr Klimaschutz im Verkehr notwendig – z.B. der Einstieg in die Kerosinbesteuerung oder die weitere Reform der Wegekostenrichtlinie, damit sie die volle Anlastung externer Kosten ermöglicht. Schlüssel für eine ehrliche Klimaschutzpolitik ist in diesem Jahr bzw. der laufenden Legislaturperiode des EP die Verabschiedung eines zielführenden CO₂-Grenzwertes für Pkw.
12. Fazit: 120 g sind möglich und nötig! Der VCD fordert die Abgeordneten des EP-Parlamentes und den EU-Ministerrat auf, dem Vorschlag der EU-Kommission noch in diesem Jahr zuzustimmen und zusätzlich ein verbindliches Langfristziel von 80 g/km zu beschließen.

P.S. Von Europa lernen: 120 ist ein zielführender Wert – auch für ein Tempolimit, bei dem Deutschland immer noch nicht in Europa angekommen ist.
