

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

Dr. Thomas Schlick, Geschäftsführer des VDA

Thomas Schlick zum Podium I Autos:

- 1. Das Bedürfnis nach Mobilität wird weiter wachsen. PKW und LKW werden dabei die Verkehrsmittel Nr. 1 bleiben.**
 - Aus diesem Grund werden Klimaschutzziele im Verkehrssektor nur mit und nicht gegen das Auto zu lösen sein.
 - Der Zuwachs in der Verkehrsnachfrage kann letztlich nur bewältigt werden, wenn die Verkehrsträger im Sinne eines „verkehrsträgerübergreifenden Schulterschlusses“ (Luft, Schiene, Individualverkehr) besser vernetzt sind als dies bisher der Fall ist.
- 2. Die Senkung der CO₂-Emissionen bzw. die Senkung des Kraftstoffverbrauches war und ist für die Automobilindustrie immer eine wichtige Aufgabe gewesen.**
 - Die deutschen Hersteller haben den Kraftstoffverbrauch neu zugelassener Pkw aus dt. Produktion zwischen 1990 und 2005 um 25 Prozent reduziert!
 - Seit 1970 wurde sogar 40 % Kraftstoff bei den Neufahrzeugen eingespart!
- 3. Auf unseren Leistungen ruhen wir uns nicht aus. Die Automobilindustrie geht vielmehr offensiv mit den Herausforderungen der Zukunft um. Wir setzen auf einen Dreiklang in unserer Effizienzstrategie:**
 - Einsparen: Effizienzsteigerung von Fahrzeug und Antrieb
 - Ergänzen: Alternative Treibstoffe und Hybridisierung
 - Ersetzen: Alternative Antriebssysteme
- 4. Innovative Technologien – auch für den Umwelt- und Klimaschutz – haben ihren Einstieg ins Automobil in der Regel über das Premiumsegment.**
 - Zum einen, weil der technologische Anspruch der Kunden an Premiumprodukte per se deutlich über dem Durchschnitt liegt.
 - Zum anderen, weil die äußerst kostenintensive Forschungs- und Entwicklungsarbeit entscheidend aus dem wirtschaftlichen Erfolg der Premiumfahrzeuge finanziert wird.
- 5. Die deutsche Automobilindustrie ist Spitze in Forschung und Entwicklung.**
 - Im Jahr 2007 steckte die dt. Automobilindustrie 18 Mrd. € in Forschung und Entwicklung. Dies ist ein Zuwachs von 7,8% gegenüber 2006.
- 6. Wir brauchen in Europa eine vernünftige, die Innovationskraft stärkende Gesetzgebung, die dem Integrierten Ansatz Rechnung trägt.**

- Hauptkritikpunkte an dem derzeitigen Regulierungsvorschlag sind vor allem in den unverhältnismäßig hohe Kompensationszahlungen, der fehlenden Innovationsorientierung sowie der nicht vorgesehenen Einführungsphase zu sehen.
 - Zudem wird derzeit undifferenziert über die Einführung eines Langfristziels diskutiert.
-