

Stellungnahme

des BUND zur Öffentlichen Anhörung zu den Anträgen über EU-weite CO₂-Grenzwerte für Pkw von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (16/9105) und DIE LINKE (16/9307) im Bundestag am 15.10.2008

1. Der BUND unterstützt die in den beiden o.g. Anträgen enthaltenen Vorschläge für klare Grenzwerte von
 - 120/130 g CO₂ pro km bis 2012 (keine Verschiebung auf 2015),
 - das Ausschließen von Schlupflöchern und Verwässerungen
 - der Sicherung der Einhaltung dieser Grenzwerte durch ausreichend hohe Strafen
 - einem Langfristziel von 80 g CO₂ pro km bis 2020
 - der Erreichung dieser Ziele allein mit fahrzeugtechnischen Mitteln.

Die beiden Anträge unterstützen damit die wesentlichen Eckpunkte der Mitteilung der EU-Kommission vom 07.02.2007 sowie der herstellerspezifischen Grenzwertvorschläge der EU-Kommission vom 19.12.2007.

Das Einhalten eines Grenzwertes von 120 g CO₂ pro km für Neuwagen allein mit fahrzeugtechnischen Maßnahmen ist klimapolitisch dringend geboten. Neueste Erkenntnisse zeigen, dass sich der Klimawandel erheblich beschleunigt. 120 g allein mit fahrzeugtechnischen Mitteln entsprechen einer durchschnittlichen CO₂-Reduktion der Neuwagen um 24%. 130 g bedeutet dagegen eine Reduktion um 19% von 2006 bis 2012. Werden die technischen Reduktionspotenziale ausgeschöpft, kann auf eine Beimischungspflicht von Agrarkraftstoffen mit ihren negativen Wirkungen auf den Schutz der Biodiversität und die Verteuerung von Nahrungsmitteln vollständig verzichtet werden.

Das 120 Gramm-Ziel ist nicht neu. Es wurde von der damaligen deutschen Umweltministerin Angela Merkel am 04.10.1994 in den Umweltministerrat eingebracht und sollte bis zum 01.01.2005 (sic!) eingehalten werden. Versprochen hatte die ACEA die Absenkung der CO₂-Emissionen bis Ende 2008 auf 140 g/km; erreicht wurden bis 2007 nur 157 g/km.

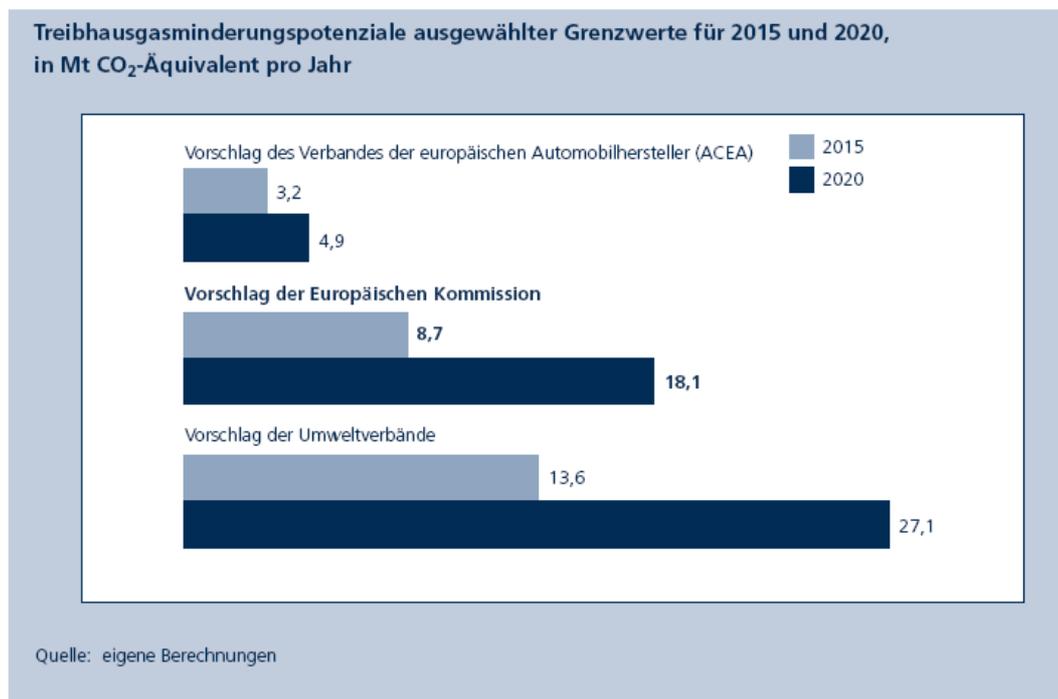
2. **Klimapolitische Aspekte:** Von 1990 bis 2006 stiegen die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs von 1990 bis 2006 um 35% an; sie machen mittlerweile 28% der Gesamtemissionen aus. Nur mit einer deutlichen Minderung im Verkehrssektor sind die Kyotoziele der Stabilisierung des globalen Temperaturanstiegs auf höchstens 2°C nicht

erreichbar. Laut EU-Kommission sind die Pkw für 12% laut European Environment Agency für 14% der CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich (vgl. Transport & Environment: Reducing CO₂ Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers' Progress in 2007).

Fatal ist an dieser Situation der klimapolitische Wortbruch der Bundeskanzlerin und der aktuelle Versuch von Umweltminister Gabriel, die unter 1. genannten Kommissionsvorschläge zu verwässern und zu verzögern. In den Meseberger Beschlüssen vom August 2007 und den Eckpunkten für ein Integriertes Energie- und Klimaprogramm (InEK) hat die gesamte Bundesregierung noch in voller Übereinstimmung mit den Vorschlägen der EU-Kommission gefordert:

„Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Pkw in der EU sollen unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit und Vielfalt der europäischen Automobilindustrie im Rahmen der CO₂-Strategie der Kommission bis 2012 auf 120 g CO₂/km reduziert werden. Hierbei werden jedoch auch Biokraftstoffe und verschiedene andere Maßnahmen mit 10 g CO₂/ km angerechnet, so dass am Fahrzeug selbst bis 2012 ein Ziel von 130 g CO₂/ km erreicht werden soll.“ (InEK S. 30)

Nur ehrgeizige Grenzwerte von 120 g CO₂ pro km bis 2012 und 80 g bis 2020 bringen die für das Erreichen der Klimaschutzziele nötige Absenkung der CO₂-Emissionen um insgesamt etwa 100 Millionen Tonnen bis 2020 (vgl. die Studien des Öko-Instituts für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und das Friedrich-Ebert-Institut 2008).



Öko-Institut: Klimaschutz und Straßenverkehr. Effizienzsteigerung und Biokraftstoffe und deren Beitrag zur Minderung der Treibhausgasemissionen. Hrsg. Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn 2008, S. 17

Völlig zu Recht betonte am 09.10.2008 Umweltminister Gabriel zusammen mit Prof. Hans Jochim Schellnhuber, Leiter des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung, der Klimawandel seit „stärker als befürchtet“ (www.sueddeutsche.de v. 09.10.2008): „Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) forderte eine Verschärfung des Klimaschutzes. Das Energiesparen müsse in den Bereichen Gebäude, Verkehr und Agrar verstärkt werden. ... In Deutschland dürfe es keinen Zweifel an der Umsetzung des Klima- und Energiepaketes ... geben. ... Verstärkter Anstrengungen bedürfe es im Gebäudebereich, beim Verkehr und in der Landwirtschaft.“

Faktisch aber versucht Gabriel die klimapolitisch wegweisende Entscheidung des EU-Umweltausschusses zu den Pkw-Grenzwerten vom 25.09.2008 zu verwässern und fordert im Interview mit DER SPIEGEL v. 29.09.2008 eine Verschiebung der Grenzwerte 120/130 g CO₂/km auf das Jahr 2015:

„Es wird so getan, als ob das Weltklima davon abhängt, ob die Regelung drei Jahre früher oder später zu hundert Prozent gilt. Das halte ich für völlig absurd. ... Die deutsche Autoindustrie kann mit ihrer völlig anderen Modellpalette das angestrebte Ziel im Gegensatz zu französischen oder italienischen Konkurrenten bis 2012 kaum erreichen. ... Wenn man aber die aktuellen Modelle ändert, um schneller einen Effekt zu erzielen, dann kostet das sehr viel Geld. Die Kunden werden so viel mehr für ihr Auto nicht bezahlen. ... Deshalb haben wir uns ja gemeinsam mit der IG Metall auf den Vorschlag geeinigt ...: Einführung der Grenzwerte in einem Stufenmodell bis 2015.“

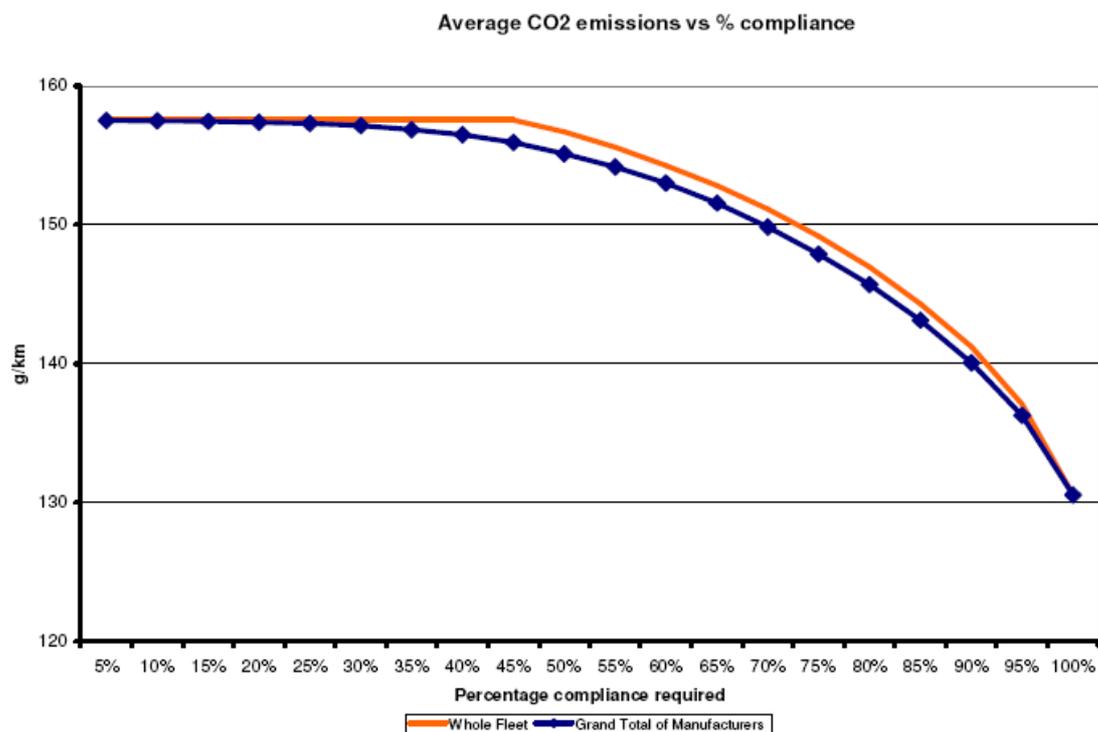
Diese Aussage ist nicht nur klimapolitisch völlig inakzeptabel. Eine Umfrage im Auftrag von Friends of the Earth Europe von Ende August 2008 belegt, dass Gabriel auch seine Wähler und die Autokäufer falsch einschätzt: Erstens erwarten die Wähler von ihren Abgeordneten im Europäischen Parlament, dass sie die Autoindustrie verpflichten, sparsame Autos zu bauen (83% der deutschen Bevölkerung) zweitens sind sie bereit, durchschnittlich 14% mehr Geld für Autos zu investieren, die 20% weniger Sprit verbrauchen. Denn der Mehrpreis ist schon bei einem Spritpreis von 1,40 € bei einer Jahresfahrleistung von 15.000 km schon innerhalb von 3 Jahren amortisiert.

Was ist die Zukunft? Ein Grenzwert von 120 g CO₂ bis 2012 für Neuwagen bedeutet, dass Fünfliterautos bei der heute üblichen Dauer der Umwälzung der Pkw-Flotte von 12 Jahren erst 2024 den Verbrauchsdurchschnitt im Pkw-Bestand darstellen. Ein langfristiger Zielwert von 80 g bis 2020 würde erst 2032 zu einem Flottendurchschnitt von 3 Litern pro 100 km führen. Dreiliterautos sind seit Jahren eingeführte Technik und keine Technik der 30er Jahre des 21. Jahrhunderts. Statt 80 g CO₂ können mit Windenergie betriebene batterieelektrische Autos 3 g CO₂ auf 100 km ausstoßen. Dieses Szenario einer CO₂-Minderung setzt die Abwesenheit von Rebound-Effekten durch effiziente Autos oder durch eine zunehmende Verdieselung (Diesel-Pkw haben etwa eine doppelt so hohe Fahrleistung wie Benzin-Pkw) voraus.

3. **Soziale Aspekte: Neben Klimaschutz ist aber auch die Ressourcenverknappung/-** verteuerung des Rohöls ein weiterer Grund, die Effizienz zu steigern. Gleichgültig, ob das Fördermaximum bereits 2006 überschritten wurde oder wie die IEA meint, 2007, ist die Versechsfachung des Rohölpreises vom Jahr 2000 bis 2007 Indiz genug, dass die Zeit des billigen Öls mit Preisen zwischen 10 und 20 \$ pro Barrel vorbei und Preise um 100 \$ pro Barrel an der Tagesordnung sind.
Bezahlbare Mobilität wird es in der Zukunft nur geben, wenn durch ehrgeizige Grenzwerte für das Jahr 2012 ein deutlicher Nachfragerückgang in der Europäischen Union durchgesetzt wird, der höher ist als Nachfragezuwachs nach Rohöl in den Schwellenländern China und Indien. Nur auf diese Weise kann Peak Oil bzw. Peak of Easy Oil hinausgeschoben werden.
Die Bürger haben diesen Zusammenhang verstanden. Sie wissen, dass stabile Rohölpreise nur durch Einsatz der seit langem vorhandenen Spartechnik zu erreichen sind.
4. **Industriepolitische Aspekte: Auch aus industriepolitischen Gründen ist eine Umsetzung des 120 g-Ziels bis 2020 und eines ehrgeizigen Langfristziels zwingend geboten:** Es ist zu befürchten, dass Regierungspolitik und Rat, den Aussagen der Lobby der deutschen Autoindustrie und der Branchengewerkschaft IG Metall folgen und sich

gegen grundlegende Innovationen entscheiden, Besitzstandswahrung anstreben in einer Zeit turbulenter Veränderung des europäischen und des globalen Marktes. Die Besitzstandswahrer argumentieren – wie üblich – rein vergangenheitsorientiert, wo die deutschen Hersteller europaweit außerordentlich erfolgreich waren in der hohen Gewinnmarge abwerfenden Premiumklasse. Wesentlich erfolgreicher als ihre französischen und italienischen Kollegen. Infolgedessen sind die deutschen Hersteller weiter entfernt vom Ziel und müssen ihre CO₂-Emissionen durchschnittlich fünf Prozent mehr als der europäische Durchschnitt reduzieren. Diese Situation stimuliert massive Widerstände der deutschen Industrie gegen eine EU-Regelung, die in der Tat den italienischen und französischen Herstellern fast nichts abverlangt – oder nur „business as usual“, also rund 2 Prozent Minderung pro Jahr – und droht die Politik zu einer kurzfristigen Entscheidung zu motivieren, die die deutschen Hersteller mittel- und langfristig falsch aufstellt. Eben weil man das Vorbild aus der Vergangenheit nimmt, statt in die Zukunft zu schauen. Denn die Märkte verändern sich. Sieht man, dass 14 von 27 EU-Ländern mittlerweile Pkw-Steuern an CO₂-Grenzwerte gebunden haben und dass dieser Trend auch weltweit zunimmt, ist diese vergangenheitsorientierte Industriepolitik extrem gefährlich. Die Gewinner auf den zukünftigen Märkten, insbesondere den emerging markets in China und Indien werden die effizientesten Hersteller sein. Eine Politik der Trippelschritte reicht nicht und die derzeit in Regierung und Industrieverbänden bevorzugte Verweigerungs- und Blockadehaltung verkennt die Chancen grundlegender Innovationen. Wie in der Vergangenheit drohen die deutschen Hersteller erneut Innovationen zu verschlafen: nach der Einführung serienmäßiger Partikelfilter, Hybridfahrzeugen (eine weitere deutsche Erfindung, die von Japanern umgesetzt wurde) nun den Zwang zur Effizienzsteigerung und zum Downsizing und zur Markteinführung alltagstauglicher batterie-elektrischer Pkw.

5. **Die Bundesregierung versucht derzeit die Vorschläge der EU-Kommission zu verzögern und zu verwässern und ist der Hauptblockierer einer europaweiten CO₂-Reduktion bei Pkw. Vier Punkte charakterisieren diese Blockadehaltung:**
- 5.1 **Das „phasing in“ ist eine Mogelpackung und verschiebt das 2012er Ziel, das zwar rhetorisch aufrecht erhalten wird, faktisch auf das Jahr 2015. Die Bundesregierung strebt eine klimapolitische Nullnummer an, die die Hersteller bis 2015 von jeder CO₂-Minderung freistellt. Weil nur 60% (gemäß Votum des Ausschusses) bzw. 70% (gemäß Vorschlag von G. Sacconi) der Herstellerflotten den Grenzwert ab 2012 einhalten müssen bedeutet das eine Hochsetzung des Grenzwertes in 2012 auf 154 bzw. 150 Gramm CO₂ pro km. Zählt man die Gutschriften für Öko-Innovationen hinzu, erhält man einen Grenzwert, der über den realen Emissionen der Neuwagen im Jahre 2007 (157 Gramm pro km) liegt.**



The Impact of Phasing in Passenger Car CO₂-Targets on Levels of Compliance. Author: Malcolm Fergusson, IEEP (Institute for European Environmental Policy), August 2008

Die oben wiedergegebene Grafik zeigt, wird bei einem 60%igen „Phasing in“ im Jahre 2012 der Grenzwert auf 154 g, bei einem 70%igen „Phasing in“ der Grenzwert 2012 auf 150 g CO₂/km erhöht. Rechnet man die Gutschrift der sog. Öko-Innovationen hinzu, ergibt sich beim 70%igen „Phasing in“ ein Wert von mindestens 158 g. Dieser Wert liegt ein Gramm höher als die Durchschnittsemissionen der europäischen Flotte im Jahre 2007. „Phasing in“ bedeutet also, dass die Hersteller bis mindestens 2012 nichts tun müssen.

- 5.2 So genannte Öko-Innovationen wollen, folgt die EU der Bundesregierung, nicht in der Typprüfung (Neuer Europäischer Fahrzyklus) nachweisbare CO₂-Minderungen anrechnen. Die Bandbreiten reichen von 7–9 Gramm/km bis zu 5% des jeweiligen Grenzwerts (7,5 g bei 150 g/km). Diese fiktiven CO₂-Minderungen für Solardächer, LED-Leuchten o.ä. sollen als Gutschriften zusätzlich auf die vorgeschriebenen Grenzwerte angerechnet werden.
- 5.3 **Absenken der Strafzahlungen:** Die Kommission hatte ein Phasing in bei den Strafen von 20 € je g CO₂/km in 2012, 35 € in 2013, 60 € in 2014, 95 € in 2015 vorgeschlagen. Die Wirkungsstudie des IEEP (Institute for European Environmental Policy) für die Kommission hatte 150 € pro Gramm als Voraussetzung für eine wirksame Strafe angesehen. Die Bundesregierung schlägt eine deutliche Reduktion der Strafen gegenüber dem Kommissionsvorschlag vor.
- 5.4 **Langfristiges Ziel: weniger als 95 g/km sind nötig:** Die Kommission hatte kein langfristiges Ziel vorgeschlagen. Der Industrie- und der Umweltausschuss 95 g CO₂ pro km bis 2020. Weil gleichzeitig eine rasche Revision des Testzyklus vorgeschlagen wird, muss dieser Wert die Klimaanlage und alle anderen Nebenaggregate einschließen.

Die Bundesregierung schlägt einen CO₂-Wert von 95–110 g bis 2020 an. Da sie keine zeitliche Begrenzung der sog. „Öko-Innovationen“ vorschlägt, fordert sie bei einem Grenzwert von 110 g 2020 faktisch einen Gesamtwert von etwa 120 Gramm. Das heißt, sie will faktisch die Verschiebung des Grenzwerts von 120 g CO₂/km auf das Jahr 2020.

6. VdA bestimmt derzeit die Regierungspolitik und die Politik der EVP- und SPD-Führung im Europäischen Parlament:

Die deutsche Autolobby, VdA (Verband der Autoindustrie) hat sich von einer Strategie der positiven Begleitung des 120/130-Ziels bis 2012 und der Innovation Anfang 2007 zu einer Linie der Verzögerung und Verhinderung von Innovation entwickelt.

1. Der damalige VdA-Chef Bernd Gottschalk kommentierte die Kommissionsmitteilung vom 07.02.2007 im Grunde positiv, obwohl sie seiner Meinung nach den deutschen Herstellern sehr große Anstrengungen abverlangte: „Die jetzt markierten Zielvorstellungen sind extrem anspruchsvoll, erfordern massive Investitionen und Innovationen und stellen alle Hersteller vor enorme und extrem schwierige Herausforderungen“;
2. Mitte 2007 bis Ende 2007: Einführung des vom VdA geforderten Parameters Gewicht zur Ermittlung der spezifischen Grenzwerte für die einzelnen Hersteller. Vorgeschlagen in der deutschen Ratspräsidentschaft und von der Kommission am 19.12.2007;
3. Die vom VdA seit 19. Dezember 2007 geforderte Verschiebung der Grenzwerte um drei Jahre auf das Jahr 2015 wird Anfang September 2008 von Werner Langen, Fraktionschef der christdemokratischen Fraktion im EP eingebracht und im Industriausschuss verabschiedet (sog. „phasing in“), wenig später auch vom Sozialdemokratischen Berichterstatter Guido Sacconi übernommen;
4. Die vom VdA seit 19. Dezember 2007 geforderte Ausweitung der sog. „Öko-Innovationen“, die sich nicht auf eine messbare Absenkung der CO₂-Emissionen auswirken, wurde von EVP-Fraktionschef Langen Anfang September als Antrag in den Industriausschuss eingebracht und wenig später auch vom Sozialdemokratischen Berichterstatter Guido Sacconi übernommen;
5. Die vom VdA seit 19.12.2007 geforderte Absenkung der von der Kommission vorgeschlagenen Strafen wurde von EVP-Fraktionschef Langen Anfang September als Antrag in den Industriausschuss eingebracht und wenig später auch vom Sozialdemokratischen Berichterstatter Guido Sacconi übernommen;
6. In ihrem gemeinsamen Brief an die MEP vom 17.09.2008 lehnen VdA und IG Metall die Fixierung eines Langfristziels ab, weil „ein Langfristziel von 95g/km CO₂ im Jahr 2020“ nicht ohne „den Einstieg in neue, alternative Antriebssysteme“ also nicht ohne Innovationen erreichbar sei. Langen und Sacconi schlagen ebenfalls vor, ein Langfristziel erst nach einer Wirkungsstudie 2014 festzulegen, also auf ein verbindliches Ziel zu verzichten.

Das CO₂-Grenzwertsetzung lieferte, setzt sich die Autolobby mit ihrer Strategie der Komplettverwässerung der Klima- und Ressourcenschutzziele durch, ein erschreckendes Beispiel ab für die Anwendung des neoliberalen Modell in der die Wirtschaft das Primat über die Politik ausübt. Damit würden die Fehler des Regulierungsversagens der Politik genau in der Zeit der größten Bankenkrise der letzten Jahrzehnte auf dem Gebiet des Klimaschutzes wiederholt.

7. Wo steht die deutsche Autoindustrie: Sind die herstellereinspezifischen Ziele zu schaffen?

19% beträgt nach dem Kommissionsvorschlag vom 19.12.2007 die durchschnittliche CO₂-Reduktionsleistung der Typemissionen von Neuwagen. Dass die Hersteller schwerer und großer Wagen – die sog. Premiumhersteller – mehr tun müssen als die Hersteller leichter und kleiner Pkw wurde auch vom VdA-Präsidenten Wissmann nicht bestritten. Die folgende Tabelle zeigt, dass die deutschen Premiumhersteller im Durchschnitt etwa 5% mehr reduzieren müssen als der Durchschnitt. 2007 lag BMW aufgrund deutlicher Minderungsleistungen (minus 14 Gramm) bereits im europäischen Durchschnitt, nur Daimler noch 5 % darüber.

CO₂-Rangliste der größten Autohersteller in der EU 2007 und 2006

Manufacturer	target for 2012*	Year 2007		Year 2006		
		average CO ₂ (g/km)	Distance to target	average CO ₂ (g/km)	Distance to target	Rank 2006
1 PSA Peugeot-Citroën	127	141	10%	142	12%	1
2 Renault	127	146	13%	147	15%	2
3 Fiat	122	141	14%	144	16%	3
4 Toyota	127	149	15%	153	17%	5
5 Honda**	131	156	16%	154	16%	4
6 Hyundai	132	160	17%	167	21%	9
7 General Motors	129	156	17%	157	19%	6
8 Ford	132	162	18%	162	20%	7
9 Volkswagen	133	163	19%	166	20%	8
10 BMW	137	170	19%	184	26%	12
11 Nissan**	130	167	22%	168	24%	10
12 Mazda	129	171	24%	173	26%	11
13 Daimler	137	181	24%	188	27%	14
14 Suzuki	122	162	25%	166	26%	13
Average	130	158	17%	160	19%	

* Assuming the average weight of the company fleet will not change between 2007 and 2012

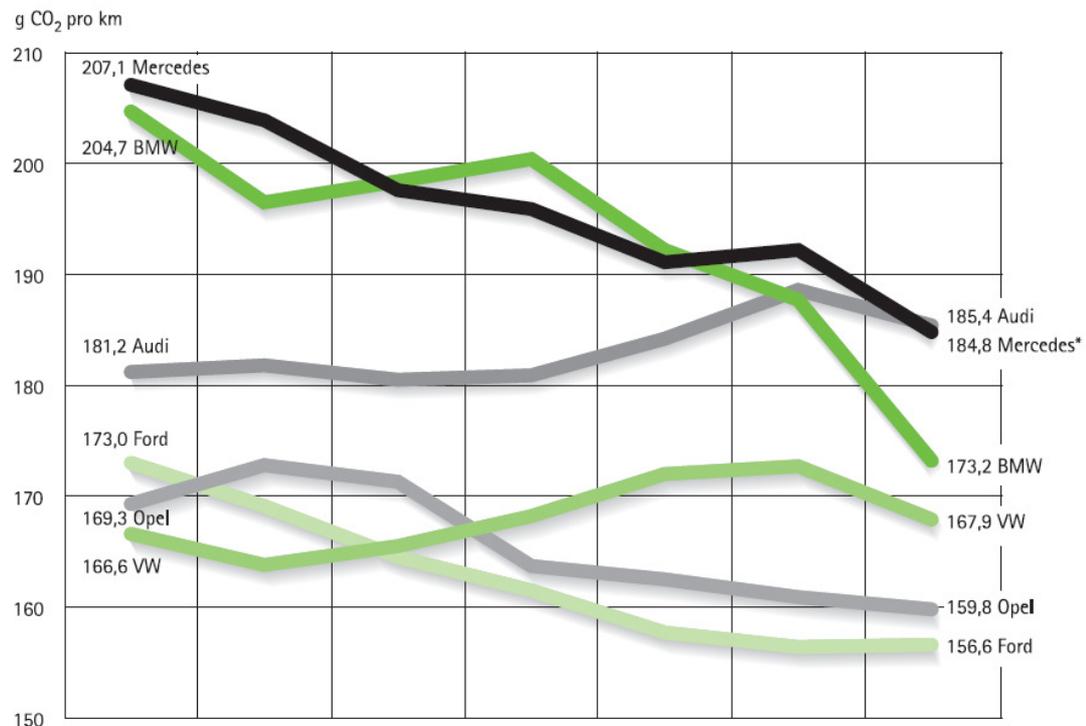
** There are significant gaps in the recorded data of the *weight* of cars sold by Honda (39% missing) and Nissan (25% missing). Therefore the company CO₂ target and the gap to close are less reliable than those of other carmakers, for whom missing weight data is in the range of 1-2%.

T&E (Transport & Environment): Reducing CO₂ Emissions from New Cars: A Study of Major Car Manufacturers' Progress in 2007. August 2008 S. 11.

BMW und Toyota wollen darüber hinaus die ACEA- bzw. JAMA-Selbstverpflichtung einhalten. Bei BMW interpretiert als minus 25% gegenüber ihrem Ausgangswert des Jahres 1995, bei Toyota interpretiert als das Erreichen des 140 g-Ziels bis Ende 2009.

In Deutschland zeigen die Auswertung der Zulassungsdaten des Kraftfahrtbundesamtes durch den BUND ebenfalls die deutlichen Fortschritte von BMW (minus 15 g bei den Typemissionen der in Deutschland zugelassenen Neuwagen). Allerdings gibt es auch

CO₂-Flottenverbräuche deutscher Hersteller 2001 – 2007



Vorbehalte, ob ein Teil der Einsparungen durch Zyklusmanipulationen erfolgt.

Die Aussagen des VdA werden auch durch die Aussage von BMW bei der Vorlage ihrer Broschüre „efficient dynamics – Zwischenbilanz 2007“:

„Die BMW Group will auch das Emissionsziel der Europäischen Kommission erreichen.

Wir wollen mit fahrzeugseitigen Maßnahmen auch die neuen EU-Vorgaben zur CO₂-Regulierung (Gesamtziel von 130 g/km im Durchschnitt der EU-Flotte) erreichen, die laut EU-Kommission für BMW einem Wert von 137 g/km entsprechen. Dazu werden wir weitere Maßnahmen in den kommenden Jahren breit einführen, z.B. die Hybridtechnologie ab 2009, zusätzliche Maßnahmen zur effizienten Energierückgewinnung, innovative und alternative Energie- und Antriebskonzepte.“

Der Hinweis des VdA auf „Entwicklungszyklen“ neuer Modelle und die daran knüpfende Forderung nach Verschiebung des 2012er Grenzwerts führt bewusst in die Irre. Mit Hilfe eines Maßnahmenpakets, das weniger als 1000 Euro kostet (das UBA gibt 280 bis knapp 1.000 Euro an) – vgl. die Maßnahmen bei sog. IKA-Golf, die die CO₂-Emissionen um 23% von 173 auf 133 Gramm reduzierten oder die Maßnahmen des „efficient dynamics“-Pakets – kann der Emissionsdurchschnitt und der Verbrauch der heute angebotenen Modelle im Flottendurchschnitt um 20% reduziert werden. Diese Maßnahmen umfassen

- Einbau einer Stopp-Start-Automatik
- Aerodynamische Optimierung (Luftdurchlässe z.B. Kühlergrill, Verkleidung des Unterbodens)
- Leichtlaufreifen mit hohem Druck und Leichtlauföle
- Einbau effizienterer Motoren/Verkauf von Modellen mit effizienteren Motoren
- Längere Getriebeübersetzungen

- Besseres Energiemanagement
- Gewichtseinsparung (z.B. bei den Sitzen u.a.m.).

Es lassen sich auch sehr einfache und extrem kostengünstige Maßnahmen an bestehenden Modellen durch Reduktion der Motorleistung oder der Beschleunigung durchführen.

Neben der Effizienzsteigerung bestehender Modelle sind weitere Reduktionen über 20% hinaus möglich durch Maßnahmen des Downsizing wie

- Reduktion der Motorleistungen (kleinere, effizientere Motoren)
- Reduktion des Gewichts (Leichtbauweise)
- oder schlicht durch den Verkauf einer höheren Zahl der von allen deutschen Herstellern heute bereits angebotenen kleineren, sparsameren Modelle durch entsprechende Kommissionierungsmaßnahmen (Sonderangebote, Werbemaßnahmen ...).

So wünschenswert die Entwicklung neuer und effizienter Modelle sein kann. Für die Erreichung des 2012er Ziels durch alle deutschen Hersteller mit einer vollen Angebotspalette (Opel, Ford, Volkswagen, BMW, Audi, Mercedes) ist dies nicht zwingend. Auf keinen Fall ist das Abwarten von Modellzyklen von etwa sieben Jahren die Voraussetzung für eine durchgreifende Reduzierung der CO₂-Emissionen.

8. Flankierende Politik in Deutschland ist nötig:
Der VdA fordert, wie alle Umweltverbände, die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Basis, um die Nachfrage nach Neuwagen in Richtung effizientere Autos zu lenken. Diese flankierende Maßnahme ist in der Tat überfällig und muss laut Koalitionsvertrag vom 11.11.2005 noch in dieser Legislaturperiode vorgelegt werden. Damit würde die Zielerreichung durch die deutschen Hersteller wirksam unterstützt. Zusätzlich sollte die massive Subventionierung insbesondere hoch emittierender Dienstwagen gestoppt und die Dienstwagenbesteuerung an CO₂ ausgerichtet werden. Es kann auch durch die Verwendung der Strafen zur Förderung effizienter und ressourcenschonender Mobilität – z.B. von Mobilität auf der Basis regenerativer und umweltverträglicher Energien – verwendet werden, um zusätzliche Effekte der CO₂-Minderung zu erreichen. Allerdings kann das bestenfalls eine Übergangslösung sein. Denn das klimapolitische Ziel muss das Einhalten der Grenzwerte und Sanktionseinnahmen von null Euro sein.

Abschließend ein Zitat aus dem Bericht über die Sitzung des Umweltministerrats vom 4. Oktober 1994. Umweltministerin war damals Angela Merkel:

"Another major German proposal was that EC legislation should require an increase in the fuel efficiency of new cars to an average of 5.0 and 4.5 litres per 100 kilometres for petrol and diesel, respectively, by 2005. Ministers are believed to have agreed in principle that such legislation may be valuable, but there is no consensus on what the target should be or how it should be expressed. Progress on vehicle fuel efficiency has also been hampered by rifts within the Commission – which should have produced a legislative proposal on the issue as long ago as December 1992 – on how it would best be promoted (ENDS Report 225, pp 40-41)."

Der BUND appelliert an die Kanzlerin, Wort zu halten und sich im Sinne der hier zur Diskussion stehenden Anträge für wirksamen Klimaschutz, bezahlbare Mobilität und eine auch zukünftig wettbewerbsfähige deutsche Autoindustrie zu entscheiden.

Berlin, 14. Oktober 2008

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Olaf Bandt', written in a cursive style.

Olaf Bandt
Direktor Politik und Kommunikation

Kontakt:
Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
BUND e.V. Bundesgeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 1
10171 Berlin