

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

## Korrigiertes Wortprotokoll 74. Sitzung

Berlin, den 4.11.2008, 9.00 Uhr

Paul-Löbe-Haus, Sitzungssaal 4.900

Vorsitz: Abg. Eva Bulling-Schröter

### Einzigste Punkte der Tagesordnung

- a) **S. 3**  
Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Ambitionierte europäische Emissionsnormen für mehr Klimaschutz im Straßenverkehr  
BT-Drs. 16/9105
- b) **S. 3**  
Antrag der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, weiterer Abgeordneter der Fraktion DIE LINKE.  
Wirksame Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes neuer Personenkraftwagen  
BT-Drs. 16/9307

**Anlage1**  
Anwesenheitsliste

**S. 27**

## 74. Sitzung

Beginn: 9.11 Uhr

**Vorsitzende:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren, ich begrüße Sie recht herzlich zu unserer heutigen öffentlichen Anhörung über die wirksame Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes neuer Pkw's. Grundlage der Anhörung bilden die Anträge von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Drucksache 16/9105 und der Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 16/9307. Ich freue mich ganz besonders, dass es uns gelungen ist, diese Anhörung noch in diesem Jahr stattfinden zu lassen. Nachdem ursprünglich die erste Lesung im Plenum des EU-Parlaments zum Entwurf CO<sub>2</sub>-Emissionen von Pkw's zwischen dem 15. und 18. Dezember 2008 angesetzt war, wird der EU-Rat schon am 11. und 12. Dezember 2008 dieses Thema diskutieren. Nach meiner Information werden bereits am 3./4. Dezember 2008 die Vorlagen im EU-Parlament in erster Lesung beraten. Aus diesem Grund drängt es auch, uns eine Position zu diesem Thema zu erarbeiten und daher wird es sicherlich eine sehr spannende Diskussion werden.

Ich begrüße die Sachverständigen (SV): Prof. Dr. - Ing. Stefan **Gies**, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH), Leiter des Instituts f. Kraftfahrwesen, Gerd **Lottsiepen**, Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) verkehrspolitischer Sprecher, Dr. Axel **Friedrich**, Jürgen **Hacker**, Vorsitzender des Bundesverbandes Emissionshandel und Klimaschutz (bvek), Werner **Reh**, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Leiter Verkehrspolitik, Jürgen **Resch**, Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe (DUH), Dr. Thomas **Schlick**, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA).

Jeder Sachverständige erhält fünf Minuten Redezeit für die Abgabe seines Statements. Danach gehen wir gleich in die Fragerunde über. Es können zwei Fragen an einen Sachverständigen oder eine Frage an zwei Sachverständige gestellt werden. Die Reihenfolge richtet sich nach der Liste der geladenen Sachverständigen.

SV Prof. Dr.-Ing. Stefan **Gies** (RWTH): Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter, sehr geehrte Damen und Herren. Vielleicht kurz zu meinem Hintergrund: Ich war 13 Jahre in der Automobilindustrie tätig.

Insofern habe ich in dieser Zeit gute Erfahrungen gesammelt und weiß in etwa, wie der Entwicklungsprozess aussieht. Inzwischen bin ich wieder in die Wissenschaft und Lehre zurückgekehrt.

Zu den Zielanforderungen: Wenn man ein Ziel definiert, dann muss dieses messbar sein. Zudem muss es realistisch und erreichbar sein. Zur Messbarkeit: Wir haben hier eine Zielgröße ausgewählt. Diese Messgröße ist die CO<sub>2</sub>-Emission des Fahrzeugs im NEDC, das ist ein Fahrzyklus. Fraglich ist hier, inwiefern beschreibt dieser Test oder diese Messgröße unser Ziel, nämlich den gesamten Klimaschutz? Wir müssen uns darüber klar sein, dass das nicht allumfassend mit dem genannten Messwert beschrieben ist, da wir das Auto im Labor testen. Dagegen kann der Verbrauch in der Praxis über 20 % vom Messwert abweichen. Dies ergibt sich durch Nebenverbräuche im Fahrzeug, durch den Fahrstil des Verbrauchers, durch das Fahrprofil und auch andere Randbedingungen. Was ist mit den spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Umfeld des Fahrzeugs, die nicht von diesen Messwerten erfasst werden? Die Energie muss doch irgendwie zum Auto kommen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage: Wie ist die Energiekette bzw. die CO<sub>2</sub>-Produktion bis zum Tank? Diese wird durch diese Größe überhaupt nicht reflektiert. Wenn wir von Elektrofahrzeugen sprechen, wird klar, dass wir bei unserer Betrachtung etwas vergessen. Die Elektrofahrzeuge stoßen bei diesem Test Null Emissionen CO<sub>2</sub> aus. Die Produktion des Fahrzeuges will ich aus der Betrachtung ausklammern. Diese bringt CO<sub>2</sub> in die Bilanz sogar noch herein. Die Konsequenz ist, wenn wir den Emissionswert nur alleine betrachten, dann fokussieren wir alle unsere Anstrengungen darauf, die Fahrzeuge in diesem NECD-Test zu optimieren. Dabei vergessen wir vielleicht andere Potenziale, die sich anbieten, um die Gesamtbilanz, aber auch das Fahrzeug zu optimieren. Sie kennen den Begriff „Eco-Innovations“, d.h., wenn wir an Nebenverbräuchen arbeiten, die im Test in ihrer Optimierung nicht wirksam werden, dann verlieren wir Dinge, wenn wir nur die Zahl allein in dem Test betrachten.

Nun zu der Erreichbarkeit: Je nachdem welchen Markt wir betrachten, messen wir heute eine Emission von 160 g oder 170 g und wol-

len bis zum Jahre 2012 120 g erreichen. Das bedeutet eine Reduzierung von 25 %. Ist das realistisch? Wir können uns Folgendes vor Augen halten: Der Einsatz eines Hybrid bringt in etwa eine Reduzierung von 25 %. Wenn wir die Flotte also auf 25 % reduzieren wollen, müsste der Automarkt in der Folge nur aus Hybrid-Autos bestehen. Start/Stop bringt etwa eine Reduzierung von 5 %, ein Downzising verbunden mit einer Aufladung beim Ottomotor kann bis zu 20 % bringen. Ein Leichtbau von etwa 100 kg bringt etwa 5 % CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Das Ganze kann man aber nicht aufsummieren und sagen, es ergibt sich eine Summe XY, weil die Maßnahmen nicht einfach so zu addieren sind. Entwicklungszeiten für diese Systeme werden öfter diskutiert. Ein Fahrzeug hat eine Entwicklungszeit von fünf Jahren. Eine neue Technologie muss jedoch vorentwickelt sein, bevor sie in ein Entwicklungsprogramm für ein Fahrzeug hineinfließt. Daher wird eine Vorlaufzeit von zwei oder drei Jahren benötigt, wenn zunächst eine neue Technologie entwickelt werden muss, die zu Beginn der Fahrzeugentwicklung berücksichtigt werden soll. Da Premiumhersteller heute 180 g erreichen, halte ich das Ziel, im Jahr 2012 für die komplette Flotte 120 g zu erreichen, für viele der deutschen Hersteller als nicht erreichbar. Außerdem sollte das Ziel sein, weiterhin eine hohe Sicherheit bei unseren Fahrzeugen zu gewährleisten. Gerade das Premiumsegment von Pre-Crash-Systemen oder auch die Ergonomiesicherheit hat hier deutliche Signale gesetzt. Unter Berücksichtigung der Alterspyramide werden die Autos höher gebaut. Folge ist eine bessere Übersicht im Straßenverkehr, was ebenso einen sicherheitstechnischen Vorteil darstellt. Wenn wir zur Erreichung der 120 g Grenze mit unseren Ansätzen nur die Kleinstfahrzeuge fördern, was macht die Familie mit drei Kindern? Um die erforderliche Sicherheit zu ermöglichen, werden drei Kindersitze im Fahrzeug benötigt. Diese passen in keine üblichen Kompaktklassewagen hinein, so dass Familien mit Kindern ein größeres Fahrzeug wählen müssen, wie z.B. einen Van. Insofern muss es für die Familien mit mehreren Kindern möglich sein, bezahlbare Fahrzeuge kaufen zu können. Die größeren Fahrzeuge dürfen nicht unangemessen teuer werden durch Restriktionen, die wir ihnen vorgeben.

Ich möchte kurz vorrechnen, was CO<sub>2</sub>-Reduzierung kostet. Wir müssen mit 100 Euro pro Gramm rechnen, wenn wir einen Leichtbau oder einen Hybrid betrachten. Bei Start/Stop

sind es z.B. 60 Euro pro Gramm CO<sub>2</sub>. Das heißt, wenn wir 40 g CO<sub>2</sub> reduzieren wollen, dann bewegt sich das zwischen 2.000 und 4.000 Euro.

Nun komme ich zum Fazit. Die für 2020 vorgesehenen 80 g sind vor dem Hintergrund der notwendigen 3,2 Liter in der Flotte ebenfalls kaum erreichbar. Dies könnte nur mit minimalistischen Fahrzeugen oder mit Energie in Form von Strom oder Wasserstoff erreicht werden, was eine Themenverlagerung bedeuten würde. Ich bin für ambitionierte Ziele. Das führt zu Spitzenleistungen, was gerade für uns als führendes Industrieland eine Selbstverständlichkeit sein sollte. Die Ziele müssen jedoch ausgewogen und realistisch sein. Wenn wir die Innovationstreiber aber am Ende noch mit hohen Kosten belasten, dann kann dies im Ergebnis auch kontraproduktiv sein.

SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter, sehr geehrte Damen und Herren. Zum Thema Klimaschutz: Wir haben es bereits mehrfach mit verschiedenen Kollegen aus diesem Kreis diskutiert – es ist für uns ein großes Thema, zu dem wir auch stehen. Es ist für uns auch kein neues Thema, es ist aber ein Thema, was jetzt auch im Lichte der aktuellen Finanzkrise betrachtet werden muss. Wir brauchen Rahmenbedingungen auch für unsere Fahrzeuge, damit wir diese verkaufen können. Dafür ist mitunter eine realistische CO<sub>2</sub>-Regulierung notwendig, die uns eine wettbewerbsfähige Fahrzeugproduktion sowie Marktabstimmung am Standort Deutschland ermöglichen. Für uns ist das Thema Ökologie und Ökonomie in einem Zusammenhang zu sehen, denn wir brauchen die Kunden, die das Fahrzeug auch kaufen.

Das Thema Klimaschutz ist für uns nicht neu. Wir haben in den letzten Jahren einiges erreicht. So haben wir zwischen 1990 und 2005 den Kraftstoffverbrauch der Neuwagen um 25 % reduziert. Seit 1970 können wir auf eine Reduzierung von 40 % zurückblicken. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs sind seit 1999 rückläufig. Nachdem die Wiedervereinigung zum Anstieg der Emissionen geführt hatte, können wir seit 1999 eine Ersparnis von 26 Mio. Tonnen verzeichnen. Wie wichtig das Thema für uns ist, sehen Sie daran, dass wir alleine in den ersten 9 Monaten dieses Jahres den CO<sub>2</sub>-Wert um weitere 2,9 % reduziert haben. Dies übersteigt im Wesentlichen das, was

unsere ausländischen Mitwettbewerber in den Markt gebracht haben. Sie finden bei uns Autos mit 3, 4 und 5 Liter der Mittelklasse und 7 Liter in der Oberklasse. Es tut sich sehr viel in der Entwicklung, jedoch brauchen wir Zeit, um die neue Technologie in den Markt zu bringen. Wir bieten jetzt 66 Modelle an, die 5 Liter verbrauchen, und 360 Modelle, die 6,5 Liter verbrauchen. Dies ist ein beachtliches Angebot. Von gewichtiger Bedeutung bei der Entwicklung war der Diesel. Darüber hinaus haben wir eine Effizienz-Roadmap aufgesetzt, um dieses Thema weiter voranzutreiben. Dabei setzen wir auf einen Dreiklang: Das ist zunächst das Thema „Einsparung“, d. h. Verbesserung der heutigen Fahrzeugtechnologie von Diesel und Benzinmotor. Zudem das Thema „Ergänzung“ durch den Einsatz von alternativen Kraftstoffen. Alternative Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen können die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen nachhaltig senken und haben weitere Vorteile, denn sie sind CO<sub>2</sub>- und schadstoffarm.

Thema „Ersetzen“: Das sind die alternativen Antriebsarten vom Hybrid bis hin zum interessanten Elektrofahrzeug. Diese sind gerade im Kurzstreckenbereich interessant. Wir investieren jährlich ungefähr 18 Mrd. Euro in Forschung und Entwicklung. Finanzieller Träger der äußerst kostenintensiven Forschungs- und Entwicklungsarbeit sind die Premiumfahrzeuge. Die Oberklasse ist für uns ein Innovations-träger und trägt mit 2,7 % zur gesamten CO<sub>2</sub>-Emission bei.

Um zukünftig wettbewerbsfähig am Standort Deutschland zu bleiben, brauchen wir eine ausgewogene CO<sub>2</sub>-Regulierung. Wir stehen zum Thema CO<sub>2</sub>-Regulierung und dem Ziel von 120 g. Allerdings ist der Vorschlag der Kommission nicht innovationsfreudig genug, zu stark auf die Motortechnik fixiert, zu unflexibel, insbesondere was den zeitlichen Rahmen anbetrifft und zu sanktionsfixiert. Wir brauchen das Geld für unsere Investitionen. Wir haben kein Geld, um jetzt Sanktionen zu bezahlen. Des Weiteren brauchen wir ein Phasing-In. Wie es in anderen Bereichen geübte Praxis ist, ist auch hier eine Übergangsphase notwendig. So haben wir Entwicklungszyklen von sieben Jahren. Wir haben jetzt 2008 und Ende 2012 soll die Regulierung beginnen. Die Rahmenbedingungen sind noch nicht klar. Deswegen ist es notwendig, dass wir im Rahmen einer Übergangsphase mit 60 % beginnen, dann 70 %, 80 % in 2014 und schließlich 100 % in 2015 erreichen.

Das Thema Kompensationszahlungen: Forderungen nach 95 Euro erscheinen uns überhöht. Sie betragen das 24fache dessen, was in anderen Branchen zu leisten ist. 30 Euro wären hier ein Maßstab, der uns fordert, aber nicht unrealistisch erscheint.

Das Thema Eco-Innovationen: Obwohl wir mit 750.000 Beschäftigten eine sehr innovative Industrie sind, wissen wir nicht, welche Innovationen in fünf oder sechs Jahren auf den Markt kommen. Ein vernünftiges Anreizsystem, das der Automobilindustrie ermöglicht, die Eco-Innovationen angerechnet zu bekommen, würde der Innovationskraft und dem Klima helfen. Ich freue mich, dass wir über diesen Zyklus hinaus die Förderung der Innovation diskutieren können. Dies sollte auch unsere Zielsetzung sein, um damit die deutsche Industrie voranzutreiben.

Thema Langfristziel: Die Festlegung eines langfristigen Ziels einer weiteren CO<sub>2</sub>-Reduzierung bis zum Jahr 2020 ist allerdings nur dann realistisch und vernünftig, wenn zwischenzeitlich eine Überprüfung – ein sogenanntes Impact Assessment – erfolgt, in der die dann gemachten Erfahrungen ernsthaft berücksichtigt werden.

Wir müssen die Themen Ökologie und Ökonomie gemeinsam berücksichtigen. Unsere Aufgabe ist es, ein für den Kunden bezahlbares Fahrzeug auf den Markt zu bringen. Dieses Fahrzeug muss den Kunden aber auch begeistern. Zur Durchsetzung dieses Ziels benötigen wir eine Regulierung, die uns in die Lage versetzt, die Fahrzeuge so auf den Markt zu bringen, dass der Kunde es auch kauft.

SV Gerd **Lottsiepen** (VCD): Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter, sehr geehrte Damen und Herren. Unser heutiges Thema sind nicht Subventionen für die Autoindustrie oder die Kfz-Steuerbefreiung. Thema sind die beiden genannten Anträge. Der VCD unterstützt diese Anträge. Die Anträge entsprechen sehr weitgehend den VCD-Forderungen. Auch wenn man vielleicht das Langfristziel ein bisschen besser hätte herausarbeiten können, dem Sinn nach stimmen wir diesen beiden Anträgen bis auf eine Ausnahme zu. Im Antrag der Fraktion DIE LINKE. steht geschrieben, dass man die Strafzahlungen zur Förderung von umwelt- und sozialverträglichen Verkehr verwenden sollte. Aus zwei Gründen halten wir das für falsch: Erstens soll

mit der Grenzwertsetzung nicht verbunden werden, dass die Autohersteller Strafen zahlen. Wir wollen nicht, dass die Autohersteller Strafen zahlen. Wenn die Autohersteller Strafen zahlen müssen, dann finden wir es nicht richtig, dass diese Gelder zur Förderung des öffentlichen Verkehrs genutzt werden. Denn der öffentliche Verkehr braucht eine verlässliche finanzielle Förderung und die darf nicht vom Versagen der Autoindustrie abhängen. An dem Punkt sind wir deutlich anderer Auffassung. Dr. Thomas **Schlick** (VDA) hat wahrscheinlich ungewollt gesagt, dass ein ambitionierter Grenzwert machbar ist. In diesem Zusammenhang hat er aufgezählt, wie viele Autos aus deutscher Produktion schon unter 120 g liegen. Die Autoindustrie ist durchaus in der Lage, Fahrzeuge zu bauen, die energieeffizient sind. Nimmt man nur die Besten, dann schafft man jeden ambitionierten Grenzwert. Wir wissen alle, dass seit Mitte der 90er Jahre ein Grenzwert von 120 Gramm für die Fahrzeugflotten in der Diskussion ist. Die damalige Umweltministerin, Angela Merkel, hat das Ziel eines Grenzwertes von 120 g bereits für das Jahr 2005 vorangetrieben. Wir haben jetzt das Jahr 2008 und sind weit von dieser Zielsetzung entfernt. Die EU-Kommission hat im Dezember 2007 120 Gramm plus 10 Gramm für zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen. Dies wurde als nicht ambitioniert genug kritisiert. Ich halte ihn heute auch noch nicht für wirklich zielführend. Doch befinden wir uns in Europa in einer Situation, in welcher der Vorschlag der Kommission verteidigt werden muss. Der Industrieausschuss des EU-Parlamentes befürwortete Anfang September 2008 einen Kompromiss, der für 2012 einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß vorschreiben würde. Der heißt 120 g, was wir alle begrüßen. Hinzukommen 10 g für zusätzliche Maßnahmen wie Agrosprit, das sind Leichtlaufreifen. Leichtlaufreifen, die die meisten deutschen Autohersteller heute bereits serienmäßig einbauen. Dafür soll es 2012 einen Rabatt geben, also eine zusätzliche Maßnahme, die dazu führt, dass die Hersteller fahrzeugseitig weniger bringen müssen. 120 g plus 10 g sind 130 g. Dann kommt ein Phasing-In hinzu. Je nachdem, wer gerade die Forderung erhebt, müssen 60 % oder 70 % aller Fahrzeuge eines Herstellers den Wert erreichen. Was heißt das aber? Das heißt, auf den Durchschnitt der Flotte gerechnet, dass die Fahrzeuge eines Herstellers im Jahr durchschnittlich 154 g CO<sub>2</sub> emittieren dürfen, weil nur die besten 60 % eines Herstellers gezählt werden.

Dann Eco-Innovation: Dazu zählt man z.B. Solardächer, aber auch LED-Scheinwerfer. Diese Sachen sind alle sehr gut. Nur wenn LED-Scheinwerfer die bessere Lösung sind, dann brauchen diese keine zusätzlichen Rabatte und müssten in alle Fahrzeuge eingebaut werden. Den Rabatt hat man in dem bereits erwähnten Ausschuss auf 7 g festgelegt. Zu den 154 g kommen 7g und wir sind bei 161 g. Dann gibt es noch ein paar weitere Schlupflöcher. Mir liegen Unterlagen vor, aus denen weitere Schlupflöcher berechnet werden. Fakt ist, wir sind für das Jahr 2012 über 160 g pro km für den Durchschnitt der europäischen Flotte. Im letzten Jahr waren wir in Europa bei 157 g. Wenn ich das richtig sehe, sind das 5 g mehr als heute. Was müssen die Autohersteller bis 2012 tun? Wenn man das auf das Jahr 2015 rechnet, kommen wir in eine Größenordnung von 140 g. Dies ist das, was die Autoindustrie uns für 2008 versprochen hatte und ein Versprechen, was die Autoindustrie nie halten wollte.

Dass die Autoindustrie Innovationen bringen kann, zeigt sich am Beispiel von BMW. Hier ist der Verbrauch deutlich gesunken. Jedoch hat die Autoindustrie auch in den letzten Jahren die Innovation nicht gebracht oder zu spät. Das hat den Autokäufer, besonders den Arbeitnehmer, sehr viel Geld gekostet und kostet diesen auch in der Zukunft. Der Arbeitnehmer, der jeden Tag zur Arbeit fahren muss und nicht über einen Dienstwagen verfügt, kommt auf ein Sparpotenzial bei 40 Gramm CO<sub>2</sub>-Einsparung von 380 Euro pro Jahr bei einem Spritpreis von 1,50 Euro. Bei einer Haltedauer von ein paar Jahren kann man sich ausrechnen, wie viel das ausmacht.

SV Dr. Axel **Friedrich**: Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter, sehr geehrte Damen und Herren. Was sind eigentlich die Kosten? Wir haben aus der Vergangenheit gelernt, dass Kostenschätzungen vor einer Maßnahme in der Regel acht- bis zehnmal höher sind als nach einer Maßnahme. Dies hat zwei Ursachen: Die Industrie wirbt mit hohen Kostenangaben, um die Maßnahme zu verhindern und nach einer Maßnahme tut sie alles, um die Kosten zu senken, so, wie es normalerweise wirtschaftlich auch sinnvoll ist. Auch das Umweltbundesamt, bei dem ich bis zum 30.06.2008 gearbeitet habe, hat die Kosten in der Regel noch überschätzt, nie unterschätzt. Für eine Minderung um 20 % auf 130 g pro km, hat das Umweltbundesamt für

Ottofahrzeuge 280 bis 330 Euro Kosten ermittelt., für Diesel etwa das Doppelte. Welcher volkswirtschaftliche Nutzen steht diesen Kosten gegenüber? Es sind 225 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> an Nutzen. Die Volkswirtschaft würde bei einer solchen Festlegung 160 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> an Einsparung erwirtschaften. Was heißt das für die Arbeitsplätze? In diesem Zusammenhang kann ich eine Analogie zu der Ökosteuern ziehen. Berechnungen des Umweltbundesamtes haben vor sechs Jahren ergeben, dass die Ökosteuern 8 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Einsparung und eine Erhöhung der Arbeitsplätze um 60.000 brachte. Warum? Das Geld, was nicht aus der Volkswirtschaft herausfließt, verbleibt in der Volkswirtschaft und kann zur Schaffung von Arbeitsplätzen genutzt werden. Das ist an sich unter Ökonomen lange bekannt, aber anscheinend nicht in allen Köpfen. Was heißt das für die Wettbewerbsfähigkeit der Autoindustrie, SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA) oder SV Prof. Dr. - Ing. Stefan **Gies** (RWTH)? So nehmen sich alle großen Ratinggesellschaften wie Deutsche Bank Invest das Thema CO<sub>2</sub> vor und vergeben anhand des CO<sub>2</sub>-Wertes Regeln, um damit den Aktienkurs zu beeinflussen. So wurde die Firma BMW vor zwei Jahren vergleichsweise schlecht geredet, wird aber inzwischen deutlicher besser geredet. Das sind beispielsweise Dinge, die hier langfristige Aspekte in den Aktienkurs hineinfließen lassen. Wir brauchen keine Kurzfristaspekte sondern Langfristasperte. Von großer Bedeutung ist daher das Thema Nachhaltigkeit, welches richtig in die Kosten eines Unternehmens einbezogen werden muss. Das Thema darf sich nicht nur auf den Aktienkurs der nächsten vier oder acht Wochen auswirken. Was macht die Autoindustrie? Der Hersteller VW und andere Firmen bieten Ökomodelle an. In dem Golf BlueMotion wurden relativ einfache Maßnahmen umgesetzt. Diese ermöglichten eine Minderung von 15 g pro Kilometer. Warum werden diese Maßnahmen nicht bei allen Fahrzeugen gemacht? Weil die Kosten für die Maßnahmen etwa bei 30 bis 40 Euro liegen. Hätten diese Fahrzeuge noch einen Start/Stopp, und zwar ohne Batterie, dann könnten noch weitere 10 g erreicht werden. Somit hätte man den Zielwert schon hier für alle Fahrzeuge erreicht. Uns ist bekannt, dass in der Industrie ohne ein Ziel keine Maßnahmen eingeleitet werden. Warum auch? Wer macht eine Maßnahme, die 15 Jahre in der Zukunft liegt, wenn er davon keinen Profit hat. Wir hatten 1995 das von der Bundesregierung in Brüssel vorgeschlagene Ziel von 120 g mit einem Vorlauf von 18 Jahren verankert. Dage-

gen sind die sieben genannten Jahre von Prof. Dr. - Ing. Stefan **Gies** (RWTH) doch ausgesprochen kurz. Die Maßnahmen haben erst in den letzten Monaten begonnen, in der Industrie durchzugreifen. Ich habe ein paar aktuelle Kostenschätzungen der Industrie mitgebracht: Diesen ist zu entnehmen, dass eine Minderung auf 120 g durch Mehrkosten in Höhe von 1.000 Euro möglich ist. Eine weitere Minderung um 8 % ist durch Verbesserung der Reibung zu erreichen. Dabei belaufen sich die Mehrkosten praktisch auf Null. Die Fa. Logan Eco, die einfache Maßnahmen, wie Rollwiderstand, Luftwiderstand, Verbesserung des Motors durch sehr geringe Kosten in ihr sog. Simpelauto ein Logan Renault Eco eingebaut haben, erreichen 97 Gramm pro Kilometer. Dies liegt weit unter dem Wert des Prius und des BlueMotion Polo. Zudem verfügt der Logan über mehr Platz, so dass zwei Kindersitze kein Problem sind. Obwohl es sich bei dem Logan um kein Hightec-Produkt handelt, zeigt dieses Beispiel, was durch simple Maßnahmen möglich ist. Deshalb brauchen wir keine Vorlaufzeit. Diese Maßnahmen können sofort aus dem Regal genommen werden, denn sie sind allgemein bekannt. Diese Maßnahmen kosten nicht 95 Euro. Es sind Kosten im Bereich von 0 Euro und Minuskosten. Jeder Hersteller kann es auch ohne Vorlaufzeit verwirklichen.

SV Jürgen **Hacker** (bvek): Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter, sehr geehrte Damen und Herren. Welche technischen Standards Sie auch immer der Bundesregierung für ihr Verhalten im EU-Ministerrat vorgeben bzw. letztlich auf EU-Ebene beschlossen werden, die von der EU selbst gesteckten Klimaschutzziele zur Senkung der absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 können damit in keinem Fall sicher erreicht werden. Spezifische Emissionen neuer Pkw's sind zwar wichtig, aber nicht der alleinige Faktor, der die absoluten Emissionen des Straßenverkehrs bestimmt. Diese hängen auch von der Anzahl der Autos, deren Altersstruktur, den Fahrleistungen und dem Fahrverhalten der Fahrer ab. Auch mit verringerten spezifischen Emissionsstandards können deshalb die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen gleich bleiben oder sogar steigen. Das muss nicht, kann aber sein. Tatsache ist, dass technische Standards nie die Einhaltung absoluter Emissionsziele garantieren können. Das einzige umweltpolitische Instrument, das dies garantieren kann, ist ein System handelbarer Emissionsrechte: Es ist ein Instrument, das ohnehin im Mittelpunkt der

EU-Klimaschutzpolitik steht. Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-System handelbarer Emissionsrechte, kurz EU-ETS genannt, ist einfach und ohne großen Aufwand möglich, wenn auf der ersten Handelsstufe von Treibstoffen, also bei denjenigen, die in der EU Mineralölraffinerien betreiben oder Treibstoffe in die EU importieren – im Wesentlichen also bei den großen Mineralölkonzernen – angesetzt sind. Lediglich diese müssten verpflichtet werden, für ihre in der EU in Verkehr gebrachten Treibstoffe an die zuständigen nationalen Behörden abzuführen, und zwar entsprechend der beim Verbrauch der Treibstoffe entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen. Als Betreiber der für die Inverkehrbringung benötigten großen zentralen Treibstofflagertanks könnte sie den anderen Betreibern von bisher unter das EU-ETS fallenden Anlagen gleichgestellt werden. Auf sie können problemlos die gleichen Regeln angewandt werden. Da diese Tanklager ohnehin bereits zum Zweck der Steuererhebung staatlich kontrolliert werden, in Deutschland durch die Zollbehörden, sind hierfür keine zusätzliche Bürokratie und kein weiteres Personal notwendig. Die zu versteuernden Treibstoffmengen müssten mit den jeweiligen Emissionsfaktoren multipliziert und die Ergebnisse an die nationalen Emissionsregisterstellen gemeldet werden. Ferner müssten die Betreiber der Tanklager Konten in den nationalen Emissionsregistern führen und darüber die notwendigen Emissionsrechte abführen. Die Emissionsrechte sollten die Mineralölkonzerne wie die Stromproduzenten vollständig ersteigern müssen, da auch sie die Kosten für deren Erwerb problemlos einpreisen können. Letztlich werden die Rechte somit von den Autofahrern an der Tankstelle bezahlt und mitgekauft. Wenn diese Kosten, genauso wie die Mehrwertsteuer auf den Tankrechnungen gesondert ausgewiesen werden, können die Autofahrer diese Kosten bei ihrem Verhalten genauso berücksichtigen, als wenn sie die benötigten Emissionsrechte gesondert gekauft hätten. Nur erfolgen die Kontrolle und die Abgabe der Rechte nicht bei ihnen bzw. durch sie selbst, sondern stellvertretend für sie bei denen bzw. durch die Mineralölkonzerne, weil dort für beides keine nennenswerten Zusatzkosten entstehen. Die Einbeziehung könnte zu Beginn der 3. Handelsperiode ab dem Jahr 2013 erfolgen, wenn auch der Schiffsverkehr einbezogen werden soll, aber problemlos auch für jeden anderen Termin, beispielsweise ab dem Jahr 2015. Durch die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-ETS verteuern sich zwar die Treibstoffpreise und damit die Kosten für die Autofahrer. Aber auch ohne die-

se Einbeziehung kommen auf sie Zusatzkosten zu, denn die technischen Auflagen sind auch mit Kosten verbunden. Entscheidend ist, bei welcher Alternative die geringeren Gesamtkosten entstehen. Und hier sind sich alle Umweltökonom einig: Je mehr Sektoren in das EU-ETS einbezogen werden, um so mehr können die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten des Klimaschutzes, nicht nur spezielle des Verkehrssektors, optimiert und dadurch verringert werden. Der unvermeidbare gesellschaftliche und letztlich auch individuelle Wohlstandsverlust wird so im Interesse aller minimiert, und gleichzeitig wird die Einhaltung der Vorgaben für die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen garantiert. Der BVEK empfiehlt daher, dass die Bundesregierung bei den Beratungen der verschiedenen Klimaschutzpakete im EU-Ministerrat den vom Umweltausschuss des Europaparlaments übernommenen Vorschlag des Industriausschusses unterstützt, neben dem Schiffsverkehr auch den Straßenverkehr in das EU-ETS einzubeziehen und die Kommission zu beauftragen, möglichst bald entsprechende Ergänzungen zum EU-ETS vorzuschlagen.

SV Werner **Reh** (BUND): Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter, sehr geehrte Damen und Herren. In diesen Tagen wird viel über Krise gesprochen. Das, was wir faktisch beobachten, ist eine Verunsicherung der Verbraucher durch eine Diskussion, die seit Anfang 2007 geführt wird, und eine Unsicherheit über die Erreichung der Klimaziele. Für beide Themen gibt es eine Lösung und die heißt in beiden Fällen Innovation. Wir müssen entscheiden, dass wir nach vorne blicken und nach vorne gehen. Der BUND begrüßt die der heutigen Anhörung zugrunde liegende Anträge. Sie geben eine klare Orientierung nach draußen: 120 Gramm bis 2012, kein Phasing-In, keine Schlupflöcher. Dies ist ein klares langfristiges Ziel und ausreichende Strafen. Das sind die Säulen einer guten und klaren Regelung. Sie schlagen vor, bei den Typemissionen der Neuwagen bis 2012 ein Minus von 25 % zu erreichen. Das bedeutet, dass im Durchschnitt der Neuwagen 5 Liter Verbrauch bzw. 120 g Emissionen bis 2012 erreichen wird. Das bedeutet nicht, dass die ganze Flotte bis 2012 diesen Durchschnitt erreicht haben muss. Die Flotte braucht bis 2025, um den Durchschnitt von 5 Litern wirklich erreichen und einhalten zu können. Zur Erfüllung dieses Ziels müssen sie noch in diesem Jahr entscheiden, dass dieser Grenzwert von 120 g im

Jahr 2012 wirklich erreicht wird. Das ist keine Hexerei! Wie Sie wissen, befinden sich heute schon sehr viele familientaugliche und durchaus bezahlbare Autos mit diesen Werten auf der Straße. Die Bundeskanzlerin Angela Merkel, wir haben das in unserer Stellungnahme aufbereitet, hat diesen Grenzwert bereits für das Jahr 2005 gefordert. Sie hat dieses Thema „5-Liter-Auto“ in die europäische Politik im Oktober 1994 als Umweltministerin eingeführt. Die Meseberg-Beschlüsse verlangen klar 120 g bis 2012. Das ist eine Frage der Glaubwürdigkeit. Die Politik muss hier auch bei ihrem Wort bleiben. Wir erleben an anderen Stellen, wie gerade Wortbrüche bestraft werden. Wir haben diese drei Aussagen von Bundeskanzlerin Angela Merkel auf einer Postkarte entsprechend verewigt und werden darauf achten, dass die Glaubwürdigkeit auch wirklich eingehalten wird.

Zweiter Punkt soziale Aspekte: Die richtige Sozialpolitik im Bereich Auto ist eine Sparpolitik. Das Zeitalter des billigen Öls ist vorbei. Langfristig gibt es keine Diskussion darüber, dass die Ölpreise wieder auf das Niveau der letzten Monate ansteigen werden: Es gibt einen Zusammenhang zwischen Nachfragerückgang nach Öl in Europa und dem Spritpreis. Das bedeutet, wer heute und künftig Automobilität bezahlbar halten will, muss für effiziente Pkw und für Spritsparautos sorgen.

Dritter Punkt: Ehrgeizige Klimaschutzziele sind die beste Industrie- und Wettbewerbspolitik, die man heute machen kann. Jeder Politiker im Bundestag und im Europaparlament steht vor der konkreten Entscheidung, ob er oder sie für oder gegen Innovation ist. In der Vergangenheit haben die deutschen Autohersteller Fehler bei Partikelfiltern, bei Hybriden und bei Elektromobilität gemacht. Hektische Betriebsamkeit in den letzten Monaten kann diese Fehler nicht verbergen. Die Politik ist aufgerufen, hier für klare und langfristige Ziele zu sorgen. Sollte dies nicht der Fall sein, so wird der Markt das alleine regeln. Aber Sie haben die Chance als Politiker, frühzeitig Marktsignale vorwegzunehmen. In 14 europäischen Ländern gibt es Anreize für CO<sub>2</sub>-Einsparung. Weltweit werden Regionen mit Importschwierigkeiten zunehmen, wenn die CO<sub>2</sub>-Grenzen nicht eingehalten werden. In der Vergangenheit war das Geschäftsmodell, auf große und schwere Autos zu setzen, sehr erfolgreich. Neben den Franzosen und Italienern konnten sich die Deutschen sehr erfolgreich durchsetzen und weil sie so erfolgreich waren, müssen sie jetzt eine

größere Strecke zurücklegen. Die Technik ist da. Wir haben die Patente. Ich glaube, wenn wir nach vorne schauen, werden wir feststellen, dass das der richtige Weg ist, um aus dieser krisenhaften Entwicklung herauszukommen. Effizienztechnik kann sofort eingesetzt werden. Dr. Axel **Friedrich** hat das gezeigt und BMW auch. Alternative Antriebe müssen kommen und neue Mobilitätsdienstleistungen müssen eingeführt werden. Das schafft Arbeitsplätze und Wirtschaftsleistungen. Wir haben in der Vergangenheit in Deutschland durch ehrgeizige Klimaziele 5 % des Bruttoinlandsproduktes aufgebaut. Das ist der am stärksten wachsende Sektor. So einen zweiten Sektor gibt es nicht.

Die Glaubwürdigkeit der Politik ist auf allen Ebenen gefragt. Der Bürger erwartet von der Politik klare, eindeutige Vorgaben für die Autoindustrie. Wir haben in fünf Ländern eine Umfrage gemacht: Über 80 % der Bevölkerung in Deutschland erwartet von der Politik Vorgaben an die Autoindustrie, welche diese verpflichten, Spritsparautos auf die Straßen zu bringen. Die Bürger sind bereit mehr Geld für ihre Autos zu bezahlen, da sie wissen, dass sich innerhalb von wenigen Jahren diese Mehrzahlung wieder amortisiert. Zudem verfügen sie über das Bewusstsein, dass diese eingesparten Gelder, über ein Autoleben sind das 5.000 Euro, erneut nutzbringend in mehr Arbeitsplätze und eine gute wirtschaftliche Entwicklung investiert werden können. Mit Sorge sehen wir, dass eine starke Einflussnahme durch die Autoindustrie auf die Politik erfolgt und wir appellieren an die Glaubwürdigkeit der Politik: Umwelt, Verbraucherschutz sowie die wirtschaftliche positive Entwicklung unter einen Hut zu bringen!

SV Jürgen **Resch** (DU): Sehr geehrte Frau Abgeordnete, sehr geehrter Herr Abgeordneter, sehr geehrte Damen und Herren. Herzlichen Dank für die Einladung. Ich bin sehr gerne gekommen. In diesen Wochen, in denen es sehr hektisch zugeht, haben wir festgestellt, dass der Rat oder die Stellungnahme der DUH, aber auch des Deutschen Naturschutzrings und vieler andere Verbände, offensichtlich gar nicht so notwendig ist. Man findet auch ohne diese gesellschaftlichen Gruppen zu allen möglichen Regelungen. Wir halten diese beiden Anträge im Grundsatz für gut und unterstützen sie. Ich würde mich den einschränkenden Ausführungen von SV Gerd **Lottsiepen** (VCD) anschließen. Ich möchte jedoch auf

Folgendes aufmerksam machen. Der Kann-Gehalt dieser Anträge ist letztendlich eine Festschreibung und teilweise sogar eine Aufweichung dessen, was die Automobilindustrie auf europäischer Ebene zugesagt hat. Wenn Sie heute noch allgemeine Broschüren über Spritverbrauch der Automobilindustrie lesen, dann finden Sie dort die Ausführung, dass bis 2010/2012 „if technical visible“ – wenn technisch machbar – 120 Gramm CO<sub>2</sub> eingehalten werden. Dies erfolgt ohne Anrechnungen von ECO-Innovationen, Biokraftstoffen und Ähnlichem. Diese Linie muss auf jeden Fall klar durchgehalten werden, auch wenn wir sehen, dass wohl die Tagespolitik in den nächsten Tagen uns Sorgenfalten auf die Stirn und SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA) und Herrn Wissmann große Freude bereiten könnten.

Wir halten es für ausgesprochen wichtig, dass die Testverfahren, die SV Prof. Dr.-Ing. Stefan **Gies** (RWTH) auch vorhin angesprochen hat, nachgebessert werden. Wir hatten vor ungefähr zehn Jahren die letzte Nachbesserung des Testzyklusses. Damals sollten die Tests ansatzweise, ausgehend von der damaligen Technik, das europäische Fahrverhalten abbilden können. Wir müssen dringend eine Anpassung vornehmen und alle Nebenverbräuche mit hinein nehmen. Denn auch beim Kühlschrankschrank verzichtet man nicht auf den Verbrauch der Lampe oder rechnet irgendwelche anderen Aggregate heraus. Beim Auto muss das genauso sein. Das ist auch eine Frage der Glaubwürdigkeit. Wir stellen im Moment fest, dass die Automobilindustrie aufgrund der erhöhten CO<sub>2</sub>-Sensibilität hinsichtlich der Werteangaben mehr mogelt. Weil der Staat in Deutschland auf eine Kontrolle dieser Angaben der Automobilindustrie verzichtet, entstehen so Probleme mit den dann erzielten Verbräuchen. Selbst ein Fahrer eines gleichen Fahrzeuges mit dem neuen Modell, wie es beim Smart so geschehen ist, erlebt plötzlich, dass das Fahrzeug tatsächlich 25 % oder 30 % mehr verbraucht, als er mit dem früheren Fahrzeug erfahren hat. Wir brauchen Obergrenzen für den Kraftstoffverbrauch, wie wir das bei den Kühlschränken erleben. Was wir vor allen Dingen brauchen, ist eine Konsistenz in dem Regierungshandeln. Wenn wir in Deutschland Regeln festsetzen, die dem Erreichen der Klimaschutzziele widersprechen, wenn wir Anreize schaffen für die Automobilindustrie, gerade andere Fahrzeuge zu bauen, dann werden wir die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich nicht erreichen können. In der momentanen Situation bietet die Automobilin-

dustrie tatsächlich Fahrzeuge an, die in relativ vielen Modellen mit den 120 Gramm-Werten sehr kurzfristig zu recht kämen. Wenn die Automobilindustrie durch eine intelligente Gesetzgebung angehalten oder gezwungen wäre, jeweils nur mit der Einstiegsmotorisierung Modelle zu verkaufen, dann hätten sie weiterhin die S-Klasse, die E-Klasse, den 5er BMW. Ein Beispiel: Der 5er BMW ist erhältlich mit einer Motorisierung, die 136 Gramm CO<sub>2</sub> emittiert. Sie ist trotzdem mit 227 km/h kein Verkehrshindernis. Hier wäre eine Möglichkeit die innovative Industrie, die SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA) angesprochen hat, auch deutlich werden zu lassen. Die Politik hat in der letzten Zeit bewiesen, wie innovativ sie sein kann. Gerade auf der europäischen und nationalen Ebene soll die Automobilindustrie unterstützt werden. Und wo ist die Gegenleistung der Industrie dafür? Wo sagt die Industrie, wir haben auch verstanden und wir verzichten beispielsweise darauf, den Q7 von Audi mit 500 PS über 300 Gramm CO<sub>2</sub> als stärksten Seriediesel der Welt in den Markt einzuführen? Warum verzichtet die Industrie nicht auf solche Fahrzeuge? Warum verzichtete die Automobilindustrie nicht für diese Autos auf die stattliche Förderung in Höhe von 1.852 Euro? Wenn wir tatsächlich erreichen wollen, dass auf europäischer Ebene die Klimaziele im Verkehrsbereich eingehalten werden, müssen wir auf nationaler Ebene auch entsprechende Regelungen haben. Ich bringe aus dem Bereich der Dienstwagenbesteuerung noch ein Beispiel: In diesem Zusammenhang ist festzustellen, je höher die Motorisierung und je höher der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist, desto höher wird der Anteil der Dienstwagen. Dieser geht bei den Spitzenmodellen auf 100 %. Das liegt daran, dass die Bundesregierung, was auch einzigartig auf der Welt ist, für Dienstwagen bis zu 58 % der Kosten abnimmt. Das Ergebnis beruht auf Berechnungen für einen Einzelunternehmer. Eine Kapitalgesellschaft verfügt über 40 % der Kosten, die subventioniert werden. Zudem sind die Betriebskosten voll abschreibbar. Je nachdem welchen Steuersatz sie haben, haben Sie auch diese Subventionierung. Meines Erachtens muss eine konsistente Politik betreiben werden. Ansonsten kann die Automobilindustrie nicht sparsame Fahrzeuge erfolgreich anbieten. Die genannten Anreize führen zum besseren Verkauf dieser Fahrzeuge und somit zum höheren Gewinn. Wir haben im Moment über 60 % Dienstwagen oder nicht privat genutzte Fahrzeuge. Aus diesem Grund sind zur Erreichung dieser Klimaziele auf einer Seite ambitionierte europäische Festschreibungen not-

wendig. Zum anderen brauchen wir eine dazu passende deutsche Steuergesetzgebung. Wenn wir die Auswirkungen der geplanten Aufhebung der Kfz-Steuer in Deutschland auf die TOP 10 der VCD-Auto-Umweltliste betrachten, dann stellen wir fest, dass Fahrzeuge wie der Toyota Prius mit 200 Euro und andere Fahrzeuge mit 135 bis 189 Euro für zwei Jahre subventioniert werden sollen. Dagegen sollen Supersportwagen wie der Bugatti-Viron mit 1.080 Euro oder ein Dodge-Viper mit einer 8,3 Liter-Maschine 1.120 Euro und ein Bentley Cabrio 918 Euro gefördert werden. Natürlich kauft keiner deswegen den Bentley. Ist es aber nicht ein Hohn dem Bürger zu sagen, ich setze einen bis zu 14-fachen höheren Betrag für so einen Wagen an, zudem, wenn unser Umweltminister im Moment leider der oberste Autoverkäufer geworden ist und dies eine Maßnahme für spritsparende Fahrzeuge sein soll? Deswegen unsere Bitte: Eine konsistente Politik, damit wir wieder in Brüssel im Klimaschutz und im Verkehrsbereich glaubwürdig werden.

**Vorsitzende:** Vielen Dank an die Sachverständigen für die sehr interessanten Statements. Wir haben jetzt noch eine Stunde Zeit, um möglichst viele Fragen zuzulassen.

Abg. Jens **Koepfen** (CDU/CSU) Vielen Dank Frau **Vorsitzende**. Auch meinen Dank an die Sachverständigen. Eines ist klar, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Pkw-Sektor machen in der EU ungefähr 12 % aus. Das wurde auch hier gesagt. Die einen sagen, das ist viel, die anderen sagen, das ist wenig. Wir von der Fraktion der CDU/CSU sagen, der Pkw-Sektor muss auf alle Fälle seinen Beitrag leisten. Aus diesem Grund unterstützen wir grundsätzlich den Verordnungsvorschlag der EU-Kommission. Wir sind Partner der Bundesregierung. Es sind sehr ambitionierte Ziele. SV Prof. Dr. - Ing. Stefan **Gies** (RWTH) hat gesagt, die Erreichbarkeit ist aber doch irgendwo fraglich. Deswegen verlangen wir ein besonnenes Handeln, Umsetzen und Agieren, keinen Aktionismus. Für die Fraktion der CDU/CSU steht in der ersten Linie die technische Machbarkeit im Vordergrund. Man darf die Physik nicht austricksen. Da wir auch hier in unseren Runden nicht über genügend Techniker verfügen, kommt dieses Thema manchmal zu kurz. Die Wirtschaftlichkeit und die ökologischen Folgen durch die Abwanderung der Automobilindustrie aus Europa würden dem Umweltschutz einen guten Dienst erweisen. Wir brauchen keinen

Schwarzen Peter. Deswegen auch meine erste Frage, die sich auf die Premium-Klasse als Technologietreiber im Bereich der Sicherheit und Umwelt bezieht. SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Wie würde sich die Reduzierung der Innovationskraft bei der Premium-Klasse auf den gesamten Fahrzeugmarkt und auf die Umwelt auswirken? Welche Auswirkung hätte dies dann auf die kleineren Fahrzeuge? Sind Strafzahlungen überhaupt wirksam, wenn sie sich nicht an den Technologiekosten orientieren? In erster Linie stehen für uns ambitionierte Ziele. Entgegen den hier gehörten Aussagen wollen wir eine Technologieoffenheit. Die Erreichung des Ziels muss den Technikern und den Herstellern überlassen werden. Wenn wir das außen vorlassen, wie wirkt sich das dann im Prinzip auf den gesamten Fahrzeugmarkt aus?

Abg. Martin **Burkert** (SPD): Die erste Frage an SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Welchen Grenzwert hält der VDA als Langfristziel für 2020 realistisch oder was nimmt sich die Autoindustrie für die nächsten zwölf Jahre vor? Ich habe Ihre Stellungnahme gelesen. Ich finde dort kein Wort und keinen Wert zu einem Langfristziel. Wenn man die letzten zehn Jahre betrachtet, dann hatten wir bereits 1998 eine freiwillige Selbstverpflichtung. SV Gerd **Lottsiepen** (VCD würde ich gern fragen: Wie sinnvoll ist denn der freiwillige Kodex der europäischen Automobilindustrie für vorbildliche Verfahren zur Vermarktung und Bewerbung von Autos, wie ihn die EU-Kommission im Frühjahr 2007 schon einmal vorgeschlagen hat? Welche Rolle könnte eine stärkere Bewerbung von effizienten Fahrzeugen als Kaufanreiz spielen? Welche Rolle könnte ein Tempolimit als Kaufanreiz für kleine Fahrzeugmodelle spielen? Spielt es überhaupt eine Rolle?

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Ich habe eine Frage an den VDA und eine an den bvek. Zunächst an den VdA. Wir sind als Fraktion der FDP der Auffassung, dass Klimaschutzmaßnahmen auf die Volkswirtschaft gerechnet, so kostengünstig wie möglich durchgeführt werden sollen. Deshalb hätte ich gerne von Ihnen gewusst, wie hoch Sie die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten der technischen Maßnahmen einschätzen, die dieser Kommissionsvorschlag mit sich bringt? An den bvek die Frage: Wenn man den Straßenverkehr in den Emissionshandel einbeziehen will, ist die jetzi-

ge Regelung ein Hindernis für eine volkswirtschaftliche effiziente Klimaschutzlösung?

Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.): Sehr geehrte Frau **Vorsitzende**, sehr geehrte Sachverständige. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Ausführungen. Die Autoindustrie wittert in der momentanen Situation der Finanzkrise Morgenluft, sich strengen Klimaschutzmaßnahmen entziehen zu können. Dabei ist es klar, dass die Begrenzung der Emissionen beim Fahrzeug eine der wirksamsten Maßnahmen sind. Deswegen hat die Fraktion DIE LINKE. den Antrag auch eingebracht. Wir danken den Verbänden, dass sie sich damit kritisch auseinandergesetzt haben. Die Kritik nehmen wir auch auf. Es ist aber so, dass wir jetzt nicht sagen, dass nur die Strafzahlungen die einzige Finanzierungsquelle für den öffentlichen Personen- und Nahverkehr sind. Die Fraktion DIE LINKE. macht in allen Bereichen deutlich, dass sie am stärksten gegen Privatisierungen in dem Bereich sind und überall für eine ausreichende Finanzierung sorgt. Die Fraktion DIE LINKE. lehnt auch ein Phasing-In bis 2015 ab. Eine Übergangsphase hat die Automobilindustrie schon versäumt. Sie hat sich bereits 1998 zur Verwirklichung dieses Ziels bis 2008 verpflichtet. Insofern gibt es keine Aufweichung, der die Fraktion DIE LINKE. zustimmen würde.

Meine Fragen an den BUND und DUH. Dem Umweltminister ist dies alles anscheinend relativ egal. Er sagt: „Dieser Vorschlag hat nichts mit Klimaschutz zu tun.“ Erst gut vor einem Monat nach dem wegweisenden Beschluss des Unterausschusses des Europäischen Parlamentes sagte er: „Es wird so getan, als ob das Weltklima davon abhängt, ob die Regelung drei Jahre früher oder später zu 100 % gilt“. Das halte ich für völlig absurd. Hat der Umweltminister Recht, dass es völlig unerheblich ist, ob die Grenzwerte 2012 oder 2015 in Kraft treten oder ist es nicht vielmehr absurd, dass der Umweltminister alles dafür tut, dass die Automobilindustrie so wenig wie möglich im Klimaschutz leisten muss?

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wir wissen aus der Geschichte der Euronorm, dass ambitionierte Grenzwerte über etwa 20 Jahre entscheidende Reduktion im Bereich der anderen Schadstoffe gebracht haben. Zudem wissen wir auch, dass gerade der Bereich des Klimaschutzes bisher nicht gere-

gelt ist. Dies ist eigentlich ein ziemliches Versäumnis der Politik. Für die Reduktion der Schadstoffe ist gerade diese Grenzwertsetzung absolut zwingend. Das ist auch nicht widersprüchlich und wird von jedem bestätigt. In der Geschichte der Euronorm setzte man nie Grenzwerte zum Status Quo fest. Vielmehr baute man auf ambitionierte Grenzwerte, die die Technik weitergetrieben haben. So ist auch unser Antrag entstanden. Er ist keineswegs grünes Träumen, sondern es ist das, was etwa Mitte der 90er Jahre im Bereich der Automobilindustrie als Perspektive selbst entwickelt und für realistisch angesehen wurde.

Frage an VDA und DUH: Dr. Thomas **Schlick** (VDA), Sie haben gesagt, die Automobilindustrie hat ökonomische Verantwortung, aber selbstverständlich übernimmt sie auch ökologische Verantwortung: Was ist das ökologische Ziel Ihrer Grenzwertpolitik? Wie viel Tonnen oder wie viel Prozent CO<sub>2</sub> wollen Sie bis 2012 oder bis 2020 reduzieren? Wir reden jetzt über einzelne Fahrzeuge, aber das eigentlich Ziel ist doch, wie viel Reduktion schaffen wir insgesamt als Anteil der Automobilindustrie? Meine nächste Frage an den DUH: Wie schätzen Sie die Forderung der Automobilindustrie und der Mehrheitspolitik ein, vergleichend mit den heutigen Vorschlägen. Welche Unterschiede sehen Sie?

**Vorsitzende**: Vielen Dank. SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA), Sie haben Fragen von Abg. Jens **Koeppe**n (CDU/CSU), Abg. Martin **Burkert** (SPD), Abg. Michael **Kauch** (FDP) und Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zu beantworten.

SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Abg. Jens **Koeppe**n (CDU/CSU) nannte das Thema Premium. Das Thema Premium brauchen wir, um neue Technologien einzuführen. Wenn wir sehen, dass von 1996 bis 2004 im Durchschnitt 15 % CO<sub>2</sub> reduziert wurde und im Premium-Bereich aber 21 %, dann sehen wir an diesen beeindruckenden Zahlen, dass wir dort die größten Fortschritte machen. Dies erfolgt, weil wir dann die neuen Technologien einbringen. Wir sind zu 80 % Weltmarktführer im Premium-Bereich, so auch z. B. in Japan, USA in China. Wir haben im Premium-Bereich einen Großteil der Beschäftigten. Das Thema Premium und Klimaschutz sehen wir in keinem Widerspruch. Vielmehr ist das Thema Premium Voraussetzung für den Klimaschutz. Die Ein-

führung eines Einheitsmotors würde eine Rückentwicklung bedeuten. Dies würde bei den Kunden nicht auf Zustimmung treffen. Deswegen müssen wir verschiedene Fahrzeuge mit verschiedenen Motorklassen anbieten. Das Angebot muss aber effizient erfolgen. Wenn man die 50 Modelle mit den höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen betrachtet und diese um 20 % reduziert, dann haben wir nur eine Reduzierung um 1,3 %. Wenn wir dagegen die 50 meistverkauften Modelle betrachten, dann wären es 14 %. D. h., wir müssen für alle Klassen das Beste geben und damit auch bei der Oberklasse.

Das Thema Strafzahlungen geht mit der Frage nach den Kosten einher. Die EU-Kommission ging einmal von ungefähr 1.655 Euro aus, um die 30 Gramm zu erreichen. Hochgerechnet auf 16 Mio. Einheiten wären es ungefähr 26,5 Mrd. Euro, die mehr vom Kunden aufgebracht werden müssten. Wir haben nach wie vor das Problem, dass der Kunde nicht bereit ist, für Umweltschutz Geld in ausreichender Höhe zu bezahlen. Er sieht den Umweltschutz vielmehr als Voraussetzung an, indem er es gerne mitnimmt ohne die Mehrkosten zu tragen. Deshalb müssen wir sukzessive diese Technologien in den Markt bringen, um diese nachher auch dort noch möglichst kostengünstig zu verkaufen. Wir müssen die Strafzahlungen vermeiden. Jede Strafzahlung bedeutet für uns ein Problem der öffentlichen Diskussion wie auch eine finanzielle Einbuße. Deshalb brauchen wir auch eine Übergangsfrist. Ich finde es immer interessant, wenn Menschen, die noch nie ein Auto entwickelt haben, keine Probleme bei der Durchsetzung der Ziele sehen. Dabei berücksichtigen sie nicht die Anforderungen, die wir im Bereich der Sicherheit, im Bereich des Umweltschutzes also auch der Abgasemissionen haben. Um eine qualitativ hochwertige neue Technologie in den Markt bringen zu können, brauchen wir Zeit. Unvorstellbar ist, dass jemand grundlos, wie es hier unterstellt wird, auf Technologie verzichtet.

Die weitere Frage betrifft das Aussehen des ökologischen Ziels. Frankreich und Deutschland haben sich damals auf einen Korridor 95 bis 110 g geeinigt. Wenn wir uns auf diesem Korridor bewegen und dann ein Impact Assessment machen, dann ist es eine Zahl, auf die wir uns dann langfristig auch gern einstellen können.

Die Antwort auf die Frage, inwieweit sich die Tonnen CO<sub>2</sub> reduzieren, hängt von der Motiva-

tion des Kunden ab. Deswegen fordern wir bereits seit einigen Jahren CO<sub>2</sub>-bezogene Kfz-Steuern. Ein weiterer Anreiz sind auch die Kraftstoff sparenden Fahrzeuge. Hier gibt es eine Zwei-Bahn-Straße. Wir müssen die Fahrzeuge anbieten und Sie müssen die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass diese Fahrzeuge gekauft werden. Dann werden wir auch in den absoluten Emissionen zurückgehen. Wir befinden uns auf einem guten Weg. Es sind ungefähr 6 %, um die wir jedes Jahr den Kraftstoff in Deutschland reduzieren.

**Vorsitzende:** Bitte SV Gerd **Lottsiepen** (VCD) zur Beantwortung der Fragen von Abg. Martin **Burkert** (SPD).

SV Gerd **Lottsiepen** (VCD): Sie haben gefragt, was eine stärkere Bewerbung von umweltschonenden Fahrzeugen hätte bewirken können. Leider können wir diese Frage nicht wirklich valide beantworten. Die deutsche Industrie hat ihre technologisch besten Pferde, die 3-Liter-Autos von VW und den technisch besonders hervorragenden Audi 1,2 TDI eingestellt. Diesem fehlte zum Schluss der Partikelfilter. In der Vergangenheit kritisierte ich die Selbstverpflichtung der deutschen Autoindustrie bis 2008 auf 140 Gramm zu kommen. An diesem Punkt hätte ich mich gerne geirrt. Dieses Paket beinhaltete eine starke Bewerbung von Umwelttechnik. Die Folge war, dass die gesamte Baureihe der 3-Liter-Fahrzeuge im Zeitraum dieser Selbstverpflichtung sang und klanglos eingestellt wurde. Stattdessen kam mit den sog. SUV's eine neue Fahrzeugart auf den Markt. Geländegängige Luxuslimousinen, mit einem sehr hohem CO<sub>2</sub>-Verbrauch, die es vorher in Europa überhaupt nicht gegeben hatte. Die 3-Liter-Autos wurden nicht mehr beworben. Mit mehr Werbung hätte da viel mehr erreicht werden können.

Ein Tempolimit auf deutschen Straßen von 120 km/h brächte als Maßnahme isoliert 3,4 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr. Das entspricht, um einen Vergleich zu haben, der CO<sub>2</sub>-Emissionen sämtlicher Busse in Deutschland. Der Kern Ihrer Frage war auf die Änderung der Autos gerichtet. Dies würde zu einer weltweiten Änderung der Autos führen, wenn es nicht ein einziges Industrieland ohne Tempolimit auf den Autobahnen gäbe. Fahrzeuge würden vollkommen leichter und anders konstruiert werden. Berechnungen des Wuppertaler Instituts haben ergeben, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Neu-

fahrzeugen weltweit um bis zu 30 % reduziert werden könnten, wenn man Autos anders konstruieren würde. Von daher wäre das auch eine sehr sinnvolle Maßnahme, um Fahrzeuge langfristig energieeffizienter zu machen und dafür zu sorgen, dass sie weniger vom Treibhausgas CO<sub>2</sub> emittieren.

**Vorsitzende:** Bitte SV Jürgen **Hacker** (bvek) zur Beantwortung der Frage von Abg. Michael **Kauch** (FDP).

SV Jürgen **Hacker** (bvek): Die Frage war, ob die vorgesehenen Regelungen zur Einführungen oder Vorgaben von Standards ein Hindernis für die Einbeziehung des Verkehrs in das europäische Emissionshandelssystem wären? Die Antwort ist, dass das kein direktes Hindernis ist. Natürlich könnte man beides machen, sowohl die technischen Standards vorgeben als auch den Straßenverkehr einbeziehen. Dies stellt aber eine Doppelregulierung ein und desselben Sektors dar. Anders ist es, wenn der Straßenverkehr in den Emissionshandel einbezogen werden würde. Dann wären Standards zur Einhaltung des Klimaschutzzieles nicht mehr erforderlich. Dadurch, dass der Verkehr unter das gesamte Cap fällt, ist automatisch sichergestellt, dass diese Ziele eingehalten werden. Die Standards mögen dann aus industriepolitischen oder sonstigen Gründen, nicht aber aus klimapolitischen Gründen sinnvoll sein. Insbesondere, wenn man den Standard nicht nur für 2012/13 vorschreibt, sondern auch bereits für 2020 definieren möchte, schwächt das natürlich den politischen Handlungsdruck zur Einbeziehung des Verkehrs in den Emissionshandelssektor. Im Rahmen der politischen Diskussion kam dann das vorgeschobene Argument: Wir haben den Sektor doch schon reguliert. Deswegen auch Doppelregulierung. Von daher würde diese Einbeziehung indirekt auch eine politische Argumentation erschweren. Generell ist das nicht nur für das Thema im Verkehrssektor zutreffend, sondern für jede einzelne sektorale Regelung. Jede einzelne sektorale Regelung erschwert die Weiterentwicklung des europäischen Emissionshandelssystems hin zu einem optimalen volkswirtschaftlichen System. Dieses ist erst dann gegeben, wenn wirklich alle Sektoren einbezogen sind. Je mehr Einzelsektorregelungen entwickelt und umgesetzt werden, umso eher erschwert das dann den Einbezug der anderen Sektoren auch in das Emissionshandelssystem. Zusammengefasst:

Die vorgesehenen Regelungen zu Einführungen oder Vorgaben von Standards stellen zwar kein Ende aber indirekt ein politisches Hindernis dar.

**Vorsitzende:** Bitte SV Werner **Reh** (BUND) zur Frage von Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.).

SV Werner **Reh** (BUND): Der Ansatz, über Grenzwerte zu steuern, ist in der Tat das richtige Instrument. Es ist kein Instrument, das die Politik erfunden hat. Das Instrument hat eigentlich die Automobilindustrie erfunden und 1998 gesagt: Wir können das regeln über einen Durchschnittswert, mit welchen CO<sub>2</sub>-Emissionen wir die Neuwagen in den Markt einführen. Wenn man sich die verschiedenen Instrumente anschaut, ist der CO<sub>2</sub>-Wert das wichtigste und zentralste Instrument. Wenn dabei versagt wird, glaube ich, dass auch die CO<sub>2</sub>-orientierte Kfz-Steuer nicht die gleiche Wirkung entfalten wird, weil das ein europäisches Instrument ist. Man kann darüber streiten, ob das auch wirklich das allerbeste aller Instrumente ist. Wir haben uns auch von der Umweltseite darauf eingelassen und wir sagten, okay, ihr habt Zeit, die Technik einzuführen. Voraussetzung ist allerdings, dass wir heute einen Grenzwert definieren, der mittelfristig bis 2012 reicht. Ich habe versucht zu zeigen, dass damit nicht die Gesamtemission der Fahrzeuge wirklich gleich geregelt ist. Erst durch die lang andauernde Flotten-/Bestandsumwälzung ist dies für 2025 möglich. Deswegen muss über diesen Grenzwert heute klar und eindeutig in 2008 entschieden werden. Sonst wird das zu spät. Die Autohersteller haben Zeit sich auf den Grenzwert einzustellen. Bis zum faktischen Rückgang der Emission kann es einige Rebound-Effekte geben. Bei stärkerer Verdieselung haben sie eine höhere Fahrleistung dahinter. Entsprechend gehen in diesem Zusammenhang die CO<sub>2</sub>-Emissionen weniger runter. Der Grundsatz der Regelung und Steuerung über die Grenzwerte ist schon der richtige. Das alles entscheidende Thema ist, ob Sie in 2012 oder in 2015 mit 120 Gramm beginnen. Wie BM Sigmar **Gabriel** (BMU) etwas anderes behaupten kann, ist mir völlig unklar. Klimapolitisch ist es auch sehr eindeutig. Aus diesem Grund haben wir in der Stellungnahme erneut die verschiedenen Modelle zur Minderungswirkung von Kommissionsvorschlägen und anderen entsprechend dargestellt. Das ist der große Unterschied.

Wenn sie auf das Phasing-In eingehen, haben sie eben diesen Effekt: Der Grenzwert wird in 2012 hoch gesetzt auf 154 g bei 60 % Einstieg in das Phasing-In. Wenn Sie eine Eco-Innovation dazurechnen, landen Sie bei 160 g oder mehr. Das sind 3 g über den heutigen europaweiten Emissionen. Das ist eigentlich ein Skandal, wie man mit diesem Trick versucht die Grenzwerte auszuhebeln. Das ist das alles Entscheidende und BM Sigmar **Gabriel** (BMU) droht immer, wenn „Pkw“ auf der Tagesordnung steht, seine umweltpolitische Glaubwürdigkeit zu verlieren. Vielleicht muss man regional Inkompatibilitäten einführen, dass man aus Niedersachsen oder Bayern oder Baden-Württemberg Umweltminister nicht nominiert. Dort scheint es ein Problem zu geben.

Letzter Punkt ist das Thema Strafen. Es ist richtig, dass man natürlich auch über ihre Verwendung nachdenken kann. Man darf damit nicht regelmäßige Finanzströme eröffnen und damit auch nicht undifferenziert umgehen. Sonst passiert das, was jetzt gerade beim Thema Kfz-Steuerreform auf dem Tisch liegt. Man würde mit einer solchen Förderung in der Tat die Spritfresser, die großen Hubraumfahrzeuge plus die Dieselfahrzeuge, die höhere Kfz-Steuer bezahlen, unterstützen. Das wäre eine Doppelförderung auch bei den Dieseln, weil diese dann billigere Mineralölsteuer bezahlen. Dies wären 18,4 Cent und weniger Kfz-Steuer. Es stellt sich an dieser Stelle die Frage, ob die Mittel aus dem Haushalt verschwinden sollten. Natürlich ist das Ziel, die Strafen nicht zu zahlen. Wenn aber die Strafen bleiben, könnten Zusatzeffekte eingeführt werden. Diese sollten bitte nicht undifferenziert sein. Es muss aber berücksichtigt werden, dass eine Neuwagenförderung, wie sie der VDA anstrebt, bedeutet, dass diese Fahrzeuge 15 Jahre in der Welt sind. Ob sie am Ende in Afrika oder in Europa emittieren, ist relativ egal. Von Bedeutung ist alleine, dass diese Emissionen lebenslänglich anfallen und eben durch die heutigen Verkäufer ausgestoßen werden. Das muss in die Überlegung einbezogen werden. Es muss ohne Klimareduktion gehen. Das müsste das Instrument wirklich auch sicherstellen. Vielen Dank.

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann SV Jürgen **Resch** (DUH) auf die Fragen von Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.) und Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

SV Jürgen **Resch** (DUH): Die eine Frage war: Kommt es darauf an, ob wir 2012 oder 2015 die klaren Grenzwerte bekommen? Gerade weil wir für die Automobilindustrie Hilfeleistungen benötigen, müssen diese klaren Grenzen ab 2012 wie in den beiden Anträgen umschrieben, auch kommen. Denken Sie dran, wenn die Autoindustrie nicht diesen Zwang gehabt hätte, den Katalysator einzuführen, wo sie heute stünde. Im Moment erleben wir, dass Unternehmen wie VW, Audi, Mercedes in den letzten fünf Jahren mit der Zunahme der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der in Deutschland verkauften Autos reagiert haben. In diesem Zusammenhang war man sich darüber im Klaren, dass die selbstgegebenen Zusagen nicht einzuhalten sind. Umgekehrt haben die Autobauer in Japan gewusst, auf welche Werte sie im Jahr 2010 runterkommen müssen. Dort hat man als Industrie die Ziele ernst genommen und in Technologien investiert. Deswegen sind wir für klare Hilfestellung. Wir müssen auch sehen, dass Deutschland in der Autoindustrie sehr exportabhängig ist. Überwiegend gibt es Verkäufe in Märkte, die nicht wie Deutschland auf falsche Anreize setzen. Das heißt, diese Klimakiller-Prämie, wie sie die Bundesregierung hat bzw. ausbauen möchte, gilt für den überwiegenden Markt der Autos nicht. Beim Durchlesen der Nachrichten stellt man fest, dass BMW noch mit dem Mini als Lokomotive Geschäfte im Ausland macht. Mercedes stützt sich auf den Smart und sagt, der Smart läuft relativ gut. Das reicht wohl nicht ganz aus, um diese großen Unternehmen in die richtige Richtung zu zerren. Deswegen meinen wir an dieser Stelle, dass wir die Rahmenbedingungen brauchen. Im Rahmen von Werbekampagnen, wie diesen Montag wieder im Spiegel begonnen, wirbt BMW für den 7er, Mercedes führt eine neue Geländewagenreihe ein und Audi bringt den Q 7. Daran erkennen wir, dass sich dort etwas anderes widerspiegelt.

Da bin ich bei der zweiten Frage, also bei der Spiegelung der Antwort von SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA). Welchen Beitrag die Automobilindustrie zu CO<sub>2</sub>-Einsparung bringen könnte. In der Antwort konnte keine konkrete Angabe gemacht werden. Das verstehe ich auch. Die Autoindustrie möchte in diesem Zusammenhang keine konkreten Zahlen nennen, die sie in zwei Jahren nicht einhalten will. Ich kann mich erinnern, dass die Autoindustrie im Jahr 2006 von der Argumentation: wir sind im Zielkorridor und wir werden sicherlich 2008 die 140 g erreichen, wechseln musste zu der Aus-

sage, das kann man von uns nicht verlangen, wir brechen zusammen. Ich möchte zu den konkreten Punkten von Ihnen dann an dieser Stelle Stellung beziehen. Wir sind für eine CO<sub>2</sub>-bezogene Kfz-Steuer, so wie sie in anderen Staaten mit einer überproportionalen Bestrafung von Fahrzeugen mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen geführt werden. Das machen uns andere Staaten in Europa vor. Das tötet nicht die Autoindustrie, sondern führt dazu, dass Modelle mit spritsparenden Motoren oder auch kleinere Modelle gekauft werden.

Das Zweite ist die Kennzeichnung des Verbrauchs und Verbraucherberatung. Da will ich noch den Hinweis ans Parlament geben, dass wir eine Kennzeichnungsverordnung bereits haben, die von der Autoindustrie sehr stark verbessert wurde. Wir als Umwelthilfe kontrollieren die Einhaltung. Wir haben jetzt zweimal Umfragen unter den Ländern gemacht und können auch heute noch feststellen, dass die Behörden wegen des hohen Drucks durch die Autoindustrie kein einziges Ordnungswidrigkeitsverfahren abgeschlossen haben. Wir haben mittlerweile zweitausend Verfahren gehabt. Das einmal zur Größenordnung. Deshalb haben wir Deutschland bei der EU-Kommission wegen Nichtumsetzung der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung im Verkehrsbereich angezeigt. Deswegen meine ich, geben Sie der Autoindustrie Hilfestellung und keine falschen Anreize.

**Vorsitzende:** Danke schön für die erste Frageunde. Als Nächster bitte Abg. Dr. Andreas **Scheuer** (CDU/CSU).

Abg. Dr. Andreas **Scheuer** (CDU/CSU): Frau Vorsitzende, werte Kolleginnen und Kollegen, verehrte Damen und Herren. SV Jürgen **Hacker** (bvek), Ihr Modell ist sehr interessant. Vielleicht haben Sie aber schon einmal auch in den Grenzregionen vom Thema Verwerfungen durch verschiedene Spritpreisgestaltung gehört. Stichwort: Tanktourismus. Das nur als allgemeine Bemerkung. Dies untergräbt die ganzen Emissionen und Emissionsbehandlungen. Wenn ich die Fahrten in das Grenzland nach Österreich oder nach Tschechien sehe, dann ist das sowieso Klimaschutztechnischer Wahnsinn. Aber was mich interessiert: Wie stellen Sie sich dieses Modell unter dem Thema der sozialen Problematik vor? Sehr viele Bürgerinnen und Bürger sind auf das Auto an-

gewiesen. Insbesondere im ländlichen Raum, wo sie nicht in die S-Bahn einsteigen können.

Das Zweite ist: Helfen Sie der Politik und sagen Sie mir bitte, wie sollte man das emotionale Problem einer Einführung solcher Verteuerung von Spritpreisen denn als Politiker begleiten? Wie bekommt man dieses Problem in Griff? Auch wenn ich dieses Modell für nicht durchführbar halte, gebe ich Ihnen an dieser Stelle eine Chance.

Die zweite Frage richte ich an SV Prof. Dr.-Ing. Stefan **Gies** (RWTH): Zur Darstellung eines Spannungsfeldes zwischen Sicherheit und Klimaschutz. SV Gerd **Lottsiepen** (VCD) hat gesagt, dass Autos anders konstruiert werden müssen. Ist das überhaupt realistisch? Durch verschiedene Arten von neuen Bauteilen und Ähnlichem, haben wir zwar Effizienzgewinne, ist das denn die große Lösung, um diese Klimaschutzziele einzuhalten? Sollte man bei den Berechnungen nicht nur den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und das Gewicht gegenüberstellen, sondern auch noch die Fahrgastzelle? Damit könnten die Befürchtungen der auch so kriminalistischen Werbemethode eines 7er BMW's genommen werden. Dies könnte erfolgen durch einen anderen Teilungsfaktor, nämlich der Einbeziehung der Fahrgastzelle und der Sitzplätze. Scheinbar ist es für einige Personen schon brutal, wenn Automobilhersteller sogar für ihre eigenen Produkte werben. Die zwei Fragen richte ich an SV Jürgen **Hacker** (bvek) und SV Prof. Dr.-Ing. Stefan **Gies** (RWTH).

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann bitte Abg. Rita **Schwarzlühr-Sutter** (SPD).

Abg. Rita **Schwarzlühr-Sutter** (SPD): Frau Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Experten. Wenn man bedenkt, dass man von 1998 jetzt beim Phasing-In bis 2015 ist, sind das eigentlich zwei Produktionszyklen. SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Warum halten Sie das Phasing-In jetzt noch für unbedingt erforderlich? Wenn ein Phasing-In kommt, was sind Sie bereit bis 2020 anzubieten? Sie hätten dann fast noch mal einen Produktionszyklus an Modellen, die einen weitaus ambitionierteren Grenzwert einhalten könnten? SV Gerd **Lottsiepen** (VCD): Was ist technisch bis 2020 möglich, um einen ambitionierten Grenzwert tatsächlich so festzulegen, dass wir unsere Klimaziele tatsächlich noch erreichen können? Wenn Sie sagen SV Dr. Thomas

**Schlick** (VDA), der Kunde wäre nicht bereit die Kosten für den Umweltschutz zu tragen, dann gehe ich davon aus, dass Sie dann auch den Emissionshandel als solchen ablehnen. Beim Emissionshandel, so wie dieser vorgestellt wurde, entfallen die Kosten auf den Verbraucher als Endkunden und die Industrie wird völlig aus der Verantwortung gelassen. Heute definieren Sie ihre Prämienmodelle als groß, schwer, schnell und teuer. Falls Sie bei Ihrer Strategie bleiben, sollten Sie Ihre Definition dann nicht vielleicht in innovativ, qualitativ sauber und vielleicht schnell ändern? Nicht, dass Sie möglicherweise so enden, wie es zurzeit in den USA der Fall ist. Dort stehen die großen schweren Modelle auf dem Hof. Was sind Sie bereit, tatsächlich einzubringen?

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann bitte Abg. Jan **Mücke** (FDP).

Abg. Jan **Mücke** (FDP): Frau **Vorsitzende**, liebe Kolleginnen und Kollegen. Ich habe zwei Fragen an den Vertreter vom VDA. Zum einen, wie beurteilen Sie das Emissionshandelsmodell des bvek und ziehen Sie Emissionshandel oder eine starre CO<sub>2</sub>-Grenze vor? Das wäre eine interessante Ausführung. Die zweite Frage: Wie würde sich der Gewinn Ihrer Mitgliedsunternehmen entwickeln, wenn Sie die Fahrzeuge des Premiumbereichs, die im Wesentlichen Ihren Gewinn ausmachen, dem Niveau der anderen Modelle anpassen und damit natürlich auch die Gewinne aus dem Premiumbereich entfallen würden. Was bedeutet das für die Forschungsetats Ihrer Unternehmen?

**Vorsitzende:** Danke. Dann bitte Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.).

Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.): Vielen Dank. SV Werner **Reh** (BUND) sagte, Innovation ist einer der wichtigsten Motoren, die wir haben. Soweit ich mich erinnern kann, waren Innovationen immer die Punkte, die auch Arbeitsplätze geschaffen haben. Da erinnere ich mich an die Ölkrise in den 70er Jahren. In dieser Zeit erfolgte ein einzigartiger Investitionsschub bei der Automobilindustrie. Ich selbst war damals bei einem Hersteller der Premiunklasse beschäftigt. Zu diesem Zeitpunkt führten mehrere Faktoren zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches. Darüber hinaus wurden weitere Innovationsschübe, wie die Kopfstüt-

zen, ordnungspolitisch durchgesetzt. Die Versicherungsindustrie erhöhte ihren Druck bei der Schadensregulierung durch aktive und passive Sicherheit. Wie man an diesem Beispiel sehen kann, es geht alles. Dafür sind aber gesetzliche Rahmenbedingungen notwendig. SV Dr. Axel **Friedrich**, ich hatte eben den Eindruck, dass Sie bei den Ausführungen von SV Jürgen **Hacker** (bvek) ein Reaktionsbedürfnis hatten. Wenn Sie möchten, dann können Sie auf die Ausführungen noch reagieren. Ich möchte Ihnen und auch SV Dr. Thomas Schlick (VDA) gerne noch eine Chance geben, damit Sie auf diese Ausführungen noch eingehen können. So ist mir dann eine abschließende Bewertung möglich. Danke.

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann bitte Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe zunächst eine Frage an SV Gerd **Lottsiepen** (VCD). Sie haben vorhin sehr deutlich dargestellt, was das für 2012 heißt, wenn zu den 120 g noch weitere Punkte hinzukommen: Welche Bedeutung hat das für den Folgegrenzwert für 2020? Wenn man von einem höheren Wert startet, dann ist es umso schwieriger, einen ehrgeizigen Wert in 2020 zu erreichen. Wie hoch sollte der dann sein? Wann müsste er festgelegt werden, damit eine Planungssicherheit für die Unternehmen besteht? Ist, wie am Beispiel BMW zu sehen, eine 15 %ige Reduzierung möglich, damit auch die anderen Unternehmen die Grenzwerte in vier Jahren schaffen? Was ist eigentlich an dieser Planungssicherheit dran? Welche Sachen kann man schneller machen? Welche brauchen einfach mehr Zeit?

Dann habe ich noch eine Frage an den SV Jürgen **Resch** (DUH): Wir haben einen neuen Kfz-Steueranschlag. Diesen haben Sie eben auch angesprochen. Gleichzeitig soll im Konjunkturprogramm aber die Kfz-Steuer für Neuwagen ausgesetzt werden: Welche Folgen hat das für den Automarkt? Welche Autos werden davon besonders bevorzugt? Welche Folgen entstehen für die Entwicklung des Autosegments? Ist es eigentlich für den Wettbewerb nicht von Vorteil, wenn man höhere Grenzwerte hat? Schließlich haben die deutschen Autos in den USA einen größeren Marktanteil gegenüber den noch größeren Spritschluckern aus den USA. Ist es nicht letztendlich ein Vorteil, wenn man auf höhere Grenzwerte beim Sprit-

verbrauch oder beim CO<sub>2</sub>-Verbrauchsstoß achtet?

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann Abg. Jens **Koeppe**n (CDU/CSU).

Abg. Jens **Koeppe**n (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an zwei Sachverständige. Einmal an SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA) und einmal an SV Jürgen **Resch** (DUH), weil sich das jetzt gerade aus der Debatte ergeben hat. Der Pkw trägt zu ungefähr 78 % an der gesamten Personenverkehrsleistung bei. Das sind über 4.500 Mrd. Personenkilometer. Das wird bis zum Jahre 2020 noch weiterhin auf ca. 5.800 Mrd. Personenkilometer ansteigen, d. h. die Mobilität wächst weiter an. Der Klimaschutz ist aus meiner Sicht nur vor diesem Hintergrund aus und nicht gegen das Auto zu leisten. Meine Frage an beide ist: Sind Oberklassefahrzeuge überhaupt noch zeitgemäß? Wenn ich die Oberklasse als Technologietreiber in punkto Sicherheit, in punkto Umwelt, in punkto Komfort betrachte? Oder sprechen wir durch unsere politischen Vorgaben sogar Herstellungsverbote aus, wenn diese irgendwann nicht mehr von der Industrie erreichbar sind?

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann bitte Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau **Vorsitzende**, meine Damen und Herren. Ich möchte SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA) und SV Gerd **Lottsiepen** (VCD) noch mal vertiefend zu den Andeutungen von SV Gerd **Lottsiepen** (VCD) fragen. Schon seit längerer Zeit gab es Motoren, die hoch verbrauchsarm waren. Das waren die 3-Liter-Motoren, deren Baureihe schon längst eingestellt wurde. Wenn Sie, SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA), behaupten, dass die Automobilindustrie nur Fahrzeuge, die sie verkaufen kann, bauen würde, kann ich dies angesichts der Produktionsschließungen und anderer Maßnahmen, die die Automobilindustrie massiv unter Druck setzt, nicht erkennen. Das sind zwei Gründe. Einmal die Finanzkrise und zum anderen aber auch die gestiegenen Spritpreise, auf die sich die Automobilindustrie eben nicht eingestellt hat. Deswegen entstehen jetzt die Verkaufsängste. Ich weiß, dass die 3-Liter-Autos von 1999 bis 2004 gebaut wurden. Im VW-Lupo, TDI und im Audi A2 sowie 1,2 TDI

wurden sie eingesetzt. Da gibt es eine ganze Interessensgruppe von Kunden, die diese Motorenproduktion von der Automobilindustrie wieder verlangen. Wie können Sie behaupten, dass die Automobilindustrie nur die Autos baut, die die Kunden wollen? Es gibt Kunden, die ganz andere Autos wollen. Deswegen meine konkrete Frage an Sie, SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Wann wird die Automobilindustrie ohne die Bereitstellung von 40 Mrd. Euro von der EU-Kommission diese längst produzierten Autos und Motoren wieder herausziehen und dem Kundenmarkt zur Verfügung stellen? An SV Gerd **Lottsiepen** (VCD) richtet sich diese Frage: Sehen Sie durch den Druck des Kundenrückgangs Chancen und Bewegungen in der Automobilindustrie oder ist das immer noch eine massive Blockadehaltung, die wir hier auch von SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA) in dem Verteidigen der hohen Emissionen sehen? Die 3-Liter-Autos hatten nur 81 g CO<sub>2</sub>-Emissionen und waren längst im Markt gewesen. Warum sind sie zurückgezogen worden?

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann bitte Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.).

Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.): Frau **Vorsitzende**, meine sehr geehrten Damen und Herren. Ich komme noch mal auf die Frage der Ökoinnovation zurück. Der VDA möchte diese gerne auf den Grenzwert anrechnen lassen. Grundsätzlich ist es natürlich nötig, dass in allen Bereichen die CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert werden. Das steht außer Frage. Problematisch scheint mir allerdings zu sein, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch sonstige Geräte verursacht werden, gar nicht vom NEFZ erfasst sind. Weil der NEFZ das reale Fahrverhalten nicht erfasst, steht er hier ohnehin in der Kritik. Der tatsächliche Verbrauch liegt in der Regel um 20 % über dem offiziell gemessenen Wert. Die Emissionen durch Beameranlagen werden übrigens auch nicht eingerechnet. Problemlos kommen mehr als 1,2 Liter Klimabelastung als angegeben zusammen. Nebenbei sei erwähnt, das ist auch eine Irreführung der Käuferinnen und Käufer. Regelmäßig müssen sie feststellen, dass sie den Normverbrauch praktisch nie erreichen. Meine zwei Fragen an SV Werner **Reh** (BUND): Können Sie uns vielleicht einmal erläutern, was genau unter diesen Ökoinnovationen zu verstehen ist? Kann man diese messen? Welche Grundlage besteht für die Messung? Geht es dabei möglicherweise um über-

flüssigen Schnickschnack? Ist es aus Ihrer Sicht sinnvoll, diese einzubeziehen? Wenn dies der Fall ist, in welcher Art und Weise soll das erfolgen? Meine zweite Frage steht ebenfalls in dem Zusammenhang: Was halten Sie von einer grundlegenden Verbesserung der Messung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, so dass diese tatsächlich und nicht fiktiv angegeben werden. Danke schön.

**Vorsitzende:** Jetzt habe ich noch eine Frage. Wenn es keine weiteren Fragen mehr gibt, würde ich die Fragerunde dann schließen, damit die Sachverständigen noch Zeit für die Beantwortung der Fragen haben. Ich sehe, es gibt keine weiteren Fragen. Dann bitte Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe Fragen an SV Dr. Axel **Friedrich** und SV Gerd **Lottsiepen** (VCD): Wie werden die Grenzwerte angesetzt? In den verschiedenen Fragen unter den Kollegen ist zum Ausdruck gekommen, als könnte es gar keine Autos mehr über 120 g CO<sub>2</sub> geben. Tatsächlich soll der Grenzwert für alle gelten. Zudem gibt es nach meiner Einschätzung Möglichkeiten, darüber und darunter zu bleiben, indem man einen Ausgleich durch Hybrid und Elektrofahrzeuge schafft. Vielleicht stellen Sie einfach den Stand der europäischen Entscheidungsvorlage dar?

**Vorsitzende:** Wir sind jetzt in der Schlussrunde. SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Sie haben Fragen von Abg. Rita **Schwarzelühr-Sutter** (SPD), Abg. Jan **Mücke** (FDP), Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.), Abg. Jens **Koeppen** (CDU/CSU) und Abg. Hans-Josef **Fell** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) gestellt bekommen.

SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA): Ich versuche die Fragen möglichst kurz und genau zu beantworten. Ich fange mit den letzten Fragen zum Thema Blockadehaltung an. Ich wundere mich immer über diese Unterstellungen. Vorhin nannte ich die Ergebnisse unserer Leistungen in Zahlen. Ich berichtete von unserem Fahrzeugangebot. Ich verweise auf die 66 Modelle unter 5 Liter und die 360 Modelle unter 6,5 Liter. Sie finden diese Modelle auch auf der VCD-Umweltliste von SV Gerd **Lottsiepen** (VCD). Es geht nicht um die kleinen Fahrzeu-

ge, sondern um jede Effizienzklasse. Jeder Kunde findet das. Ich finde diese Unterstellungen immer erstaunlich. Ganz im Gegenteil, Sie finden überall diese Modelle. Die Finanzkrise darf nicht mit diesem Thema vermischt werden. An unserem Angebot sehen Sie, dass wir die Fahrzeuge mit den hoch aufgeladenen kleinen Motoren, die 4 Liter Kraftstoff verbrauchen, auf den Markt bringen. Wenn Sie in die VCD-Liste schauen, sehen Sie, dass sich einiges in Bewegung befindet. Die von Ihnen genannten Autos und Motoren sind dort im großen Umfang vertreten. Wir haben keine Blockadehaltung. Dagegen wehre ich mich. Uns wird die Blockadehaltung immer unterstellt, ohne dass Fakten genannt werden. Ganz im Gegenteil, wir sind sehr intensiv mit diesem Thema beschäftigt. Niemand entwickelt ein Auto, um es anschließend wieder einzustellen. Der Lupo war damals seiner Zeit voraus. Er ist vom Kunden nicht akzeptiert worden.

Zur Frage von Abg. Jens **Koeppen** (CDU/CSU) hinsichtlich des Mobilitätswachstums. Es ist ganz klar, dass die Mobilität nur mit dem Auto wachsen kann. Um die Autoindustrie am Leben zu erhalten, werden und müssen wir für jeden Kunden und über alle Klassen hinweg, das richtige Auto anbieten. Der Kunde wird in der Zukunft auch ein großes Auto verlangen, um bequem und komfortabel von A nach B zu reisen. Wir werden ihm nicht die Größe des Autos vorschreiben können. Das ist auch nicht Ihr Ansatz. Aber das Auto muss effizient sein. Sie haben vorhin den 7er BMW genannt. Wenn Sie sich die Fahrzeugdaten anschauen, dann befindet sich der Kraftstoffverbrauch in einem außerordentlich respektablen Bereich. Auch hier gibt es in der Zukunft für jeden Kunden ein effizientes Fahrzeug. Um diese Technologie über die vielen Marken, über die Millionen von Fahrzeugen anzubieten, brauchen wir Zeit. Das ist ein Thema, was uns hier beschäftigt. Verbote von Fahrzeugen sind das Letzte, was der Bürger erwartet. Dies wäre zwar eine interessante Symbolpolitik, würde dem Umweltschutz aber überhaupt nichts bringen. Da gerade die Oberklassefahrzeugnutzung den geringen Teil von nur 2,5 %, zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland beiträgt.

Das Thema Emissionshandel ist ein großes Themenfeld. Zu Beginn der CO<sub>2</sub>-Regulierung haben die Fahrzeughersteller untereinander das Thema geschlossenes Emissionshandelsystem diskutiert. Damals ist man zu dem Ergebnis einer Quersubventionierung gekom-

men, was sinnlos wäre. Das angesprochene Upstream kommt als Ersatz für die heutige Regulierungsdiskussion nicht in Betracht. Nach meiner Vorstellung könnte es nur On-Top kommen. Nachvollziehbar ist, wenn der Kollege von der CSU in der Aufklärung des Kunden über die Mehrzahlungen ein Problem sieht. Das ist das Thema der Diskussion. Dafür sind wir als VDA ziemlich offen. Das eine soll hier keinen Ersatz für das andere schaffen. Einige Herren hier im Raum würden das noch anders darstellen. Wie gesagt, das ist eigentlich nicht ganz unser Thema. Wichtig ist, dass wir jetzt hier klare Rahmenbedingungen bekommen.

Zur Frage von Abg. Rita **Schwarzelühr-Sutter** (SPD): Als schwer haben wir unsere Fahrzeuge nie definiert. Wir nannten die Unterdefinition effizient. Unsere Fahrzeuge müssen sicher und komfortabel sein. Nun möchte ich Ihre Frage zum Phasing-In von 1998 bis 2015 beantworten. Hier noch einen kleiner Hinweis. In der immer so gerne zitierten ACEA Selbstverpflichtung steht, dass die Kommission Änderungen, z.B. in der Sicherheit, anerkennt. Hier wäre eine Revision möglich. Den momentanen Status müssen wir reduzieren. Daher brauchen wir auch die Übergangsfristen.

Zum Thema Forschung: 18 Mrd. Euro werden in Deutschland jährlich für Forschung und Entwicklung ausgegeben. Zum Großteil fließt das in die Premiumklasse, wobei dazu nicht unbedingt nur die großen Fahrzeuge gehören. Der Anteil der SUV's, wie sie genannt wurden, beträgt 5 % des Marktes. Dagegen liegt er bei den Asiaten bei 40 %. Differenziert betrachtet, sind es nicht nur die Deutschen, die SUV's anbieten. Ganz im Gegenteil; für uns ist das ein Technologieträger. Wenn wir hier, wovon ich nicht ausgehe, Fahrzeugverbote erstellen, hätte das einschneidende Folgen für den Standort in Deutschland. Denn eines ist klar, wir können hier keine Billigautos produzieren. Wir können hier auch keine Tata Nano produzieren. Wir müssen hochwertige Autos produzieren. Effiziente Premiumautos und das in jeder Klasse.

**Vorsitzende:** Dann bitte SV Gerd Lottsiepen (VCD) auf die Fragen von Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

SV Gerd **Lottsiepen** (VCD): Die erste Frage, die ich hatte, war von Abg. Rita **Schwarzelühr-Sutter** (SPD). Sie wollten wissen, was

technisch möglich ist, damit wir für 2020 einen ambitionierten CO<sub>2</sub>-Grenzwert erreichen können. Es sind die Techniken, die wir brauchen, um 2020 auf 80 g zu kommen. Dies entspricht den Forderungen der Umweltverbände. Wir brauchen 2020 ein ganzes Maßnahmenpaket, um auf einen ambitionierten Grenzwert zu kommen. Die Fahrzeuge müssen zunehmend hybridisiert werden. Die Hybridtechnik ist in Deutschland erfunden, leider aber in der Schublade verschwunden. Daher befindet sich diese Technik gegenüber den Konkurrenten in ziemlichem Entwicklungsrückstand. Zudem werden die Fahrzeuge leichter werden. In einer Untersuchung des Umweltbundesamtes und des IK am Institut der Technischen Hochschule Aachen wurde berechnet, dass andere Materialien und andere Getriebeauslegungen eine Auswirkung auf die Reduzierung des Gewichts haben. Dabei wurde die Leistung von heute nicht gemindert. Wenn zudem die Leistung auf 50 kw reduziert wird, dann ist der Wert von 80 g überhaupt kein Problem. Herr Dr. Thomas Schlick (VDA), es ist richtig, wir haben noch nie Autos gebaut und wir werden auch nie welche bauen. Wir beobachten aber den Markt sehr gut. Dazu gehört auch die von Ihnen gelobte Autoumweltsliste. Wir beobachten auch, was sonst noch kommt. Letztes Jahr stellte der koreanische Hersteller Hyundai ein kleines Erdgasfahrzeug vor. Dieses Fahrzeug hat vier Sitze, einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 65 g und wird bald serienmäßig produziert. So ganz traue ich den Versprechungen von Hyundai auch nicht mehr als anderen. Unbekannt ist, wann dieses Fahrzeug auf den Markt kommt und ob es auf dem deutschen Markt erhältlich sein wird. Doch der Hersteller hat gezeigt, dass es mit normalen Techniken möglich ist, 65 g zu erreichen. Wir brauchen kleinvolumige Motoren. Eine Schweizer Technologieschmiede hat ein solches Fahrzeug schon gebaut. Es werden Elektrofahrzeuge sicherlich verstärkt auf den Markt bis 2020 kommen. Auch wenn diese nicht den Markt beherrschen werden, fließen sie langsam auf den Markt ein. All das wird zu einem technisch möglichen ambitionierten CO<sub>2</sub>-Grenzwert führen.

Nun bin ich gleich bei der Frage von Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN). Jede heutige Verbesserung des CO<sub>2</sub>-Grenzwertes führt zum Zeitgewinn. Dieser kommt denen zu Gute, die den Fortschritt nicht schaffen oder nicht schaffen wollen. Man wird noch ein paar Jahre so weiter wirtschaften wie bisher. Wenn wir die 80 g erreichen wollen, ist Voraussetzung, dass man 2012 schon etwas erreicht

hat. Zurzeit sieht einiges so aus, als wenn die Industrie einen weiteren Aufschub bekommen würde. Jedes Phasing-In bedeutet, dass der Grenzwert nach 2015 verschoben wird. Wenn wir 2015 erst 130 g oder mit den Schlupflöchern 140 g haben, dann ist es der Wert, den die Industrie bereits für 2008 versprochen hat. So wird ein ambitionierter Grenzwert um 2020 unglaublich schwer. Dann wird der Vertreter des VDA hier sitzen und bitterlich weinen, weil so hohe Anforderungen an ihn, an die Autoindustrie gestellt werden. Deshalb ist so wichtig, dass bereits jetzt gehandelt wird. Wir wissen, dass die deutsche Politik für einen Grenzwert von 95 bis 110 g im Jahr 2020 eintritt. Das finde ich relativ merkwürdig, wie bei dem Treffen von Herrn Sarkozy und Frau Merkel in Straubing, als diese sagten, wir haben uns auf 95 bis 110 g geeinigt. Das ist ungefähr so, als ob die Tarifpartner nach Lohnverhandlungen vor die Presse treten und sagen, wir haben uns geeinigt auf eine Lohnerhöhung zwischen 3 % und 8 %. Wir hatten bereits Entwicklungen von 3-Liter Autos, die wieder eingestellt worden sind. Dazu gehört auch der Golf ecomatic. Bei Volkswagen werden zurzeit dringend Menschen gesucht, die eine Start/Stop-Automatik bauen können. Zum ersten Mal hatte VW diese Funktion in den 70er Jahren in ihre Autos eingebaut. Jetzt sind die Mitarbeiter alle weg und mit ihnen scheinbar auch die Bauzeichnungen. SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA), ich weiß nicht, ob Sie mir in dieser Hinsicht widersprechen wollen. Ich finde toll, dass Sie die Autoumweltliste so gelobt haben. Meine Damen und Herren, wenn Sie in die Autoumweltliste reinschauen, sehen Sie tatsächlich, dass es viele Fahrzeuge gibt, die heute schon recht gut sind. Wenn man die besten Fahrzeuge nimmt, dann erreicht man so die Grenzwertquote. Anhand der Ihnen bereits vorliegenden Grafik können Sie erkennen, dass der 3er BMW, Baujahr 2007, bereits unter der Grenzwertkurve mit 123 g CO<sub>2</sub> liegt. Mit ein wenig „Schrauberei“ wird das Erreichen der unteren Grenzwerte problemlos möglich. Wenn Sie einen anderen BMW auf meiner Grafik betrachten, dann sehen Sie einen Ausstoß von 232 g. Dieser wird den Grenzwert wohl nicht erreichen. Die Zukunft liegt bei den sparsamen Autos, da ich davon überzeugt bin, dass Spritschlucker auf dem Weltmarkt in den nächsten Jahren keine Chance haben werden. Ich gehe auch davon aus, dass Arbeitnehmer in einigen Jahren nicht mehr in der Lage sein werden ihre Autos, die mehr als fünf Liter verbrauchen, zu betanken. Das Autofahren wird in Zukunft auch zu einer sozialen Frage: Zunächst weil Sprit teurer wird

und zu anderem ist der CO<sub>2</sub>-Grenzwert auch ein Verbrauchsgrenzwert und schützt das Portemonnaie der Bürger.

**Vorsitzende:** Danke schön. Jetzt haben wir noch fünf Sachverständige, die Fragen beantworten müssen. Dann bitte SV Werner **Reh** (BUND).

SV Dr. Werner **Reh** (BUND): Zunächst die Frage von Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.). Ich sehe es genauso. Ich gebe Ihnen meine Zustimmung. Es geht jetzt um die Organisation eines Innovationsschubes. In der Vergangenheit haben wir gute Erfahrungen gemacht. Nicht nur im Bereich der Sicherheit aber auch im Bereich der Grenzwertsetzung, was unser heutiges Thema ist. Es gibt immer diesen Dreiklang der deutschen Autoindustrie: Das geht technisch nicht. Das ist zu teuer und der Kunde will das nicht. Wenn die Grenzwerte da sind, siehe Euro 4, siehe Katalysator, geht es auf einmal doch sofort. Es kommt der Opel-Corsa auf den Markt und erfüllt mit knapp fünf Litern diese Vorgaben und wird gekauft. Insofern ist es auch die Aufgabe der Politik langfristige Orientierungen zu geben. Anschließend sind alle froh, dass der Euro 4 eingeführt wurde. Dies hat den Benzin-Pkw, was die städtische Emissionslage anbelangt, komplett aus der Schusslinie genommen. In den letzten zehn Jahren sprechen wir nur noch über Diesel-Fahrzeuge und deren Feinstaub- und Stickoxyd-Emissionen und die Hersteller sind auch in der Lage das zu tun. Ich denke, SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA) redet die deutschen Hersteller unabsichtlich schlecht, wenn er das bestreitet. BMW zeigt, dass sie als Premium-Hersteller Ende dieses Jahres mit 157 g bis 158 g genau im europäischen Durchschnitt liegen werden. Das geht und Toyota zeigt es Ende nächsten Jahres. Wir zeigen es mit dem Willen, die Grenzwerte umzusetzen und der Technik, die alle haben. So wird man eben 140 g bis 2009 erreichen. Es geht um eine langfristige Orientierung. Das ist bei BMW über Familie Quandt, die sind sonst nicht so in den Schlagzeilen, möglich. Bei Toyota eben auch.

Nun zu der zweiten Frage, der sog. Ökoinnovation. Es geht um eine ganz diffuse Anrechnung von Dingen, die eben nicht im Testzyklus nachgewiesen sind, wie Solardächer, LED-Leuchten, Leichtlaufreifen, Leichtlauföle, welche schon komplett eingesetzt werden. Bei Messungen von Neuwagen, bei der Abnahme,

müsste man nur sicherstellen, dass sie auch über den ganzen Zyklus wirken. Wenn ich auf eine Studie des Umweltbundesamtes zurückgreifen kann, bedeutet das, dass bisher nur die Gangschaltanzeigen, das die Lücke ist und man darüber streiten kann, ob der Testzyklus richtig abbildet. Dr. Axel **Friedrich** ist der Experte auf diesem Gebiet, vielleicht kann er zu dem Zyklus noch konkret etwas sagen.

Wie zu Recht gedacht von Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.), müssen die Klimaanlage entsprechend integriert werden. Ziel muss sein, dass wir den Testverbrauch als Realverbrauch oder identisch mit dem Realverbrauch erreichen. Der Konsument wird auf lange Sicht nicht akzeptieren, dass der Realverbrauch 15% bis 20 % über dem Normverbrauch liegt. Die Bildzeitung oder eben der ADAC führen wiederum eigene Testzyklen mit eigenen Kriterien und verwirren die Kunden. Jedoch zeigen diese Tests einen weitaus höheren Realverbrauch. Das muss in der Tat möglichst bald angeglichen werden. Es gibt Stimmen, die sagen, bevor ihr über Eco-Innovation entscheidet, legt die konkreten Testverfahren neu fest und macht dann daraus eine Kombination. So könnte das funktionieren und würde dem Verbraucher eine wirklich gute Orientierung geben. Danke.

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann bitte ich Dr. Axel **Friedrich** auf die Frage von Abg. Hans-Kurt **Hill** (DIE LINKE.) zu antworten.

SV Dr. Axel **Friedrich:** Emissionshandel ist innovationshemmend. Wenn Sie heute den Emissionshandelspreis sehen, beträgt dieser, umgerechnet in Benzin und Dieselpreis, 2 Cent pro Liter. Keiner wird behaupten, dass dieser Preisanstieg innovationsfördernd wäre. Der Nachweis, dass der Emissionshandel insgesamt volkswirtschaftlich die günstigsten Kosten ergibt, der fehlt immer noch. Ich habe die Grenzwertsetzung in Europa mit dem Klimaschwefelemissionshandel in den USA verglichen. Im Ergebnis ist die Grenzwertsetzung in Europa günstiger als der Emissionshandel in den USA. Zudem können wir sehen, dass die Elastizität bei Pkw 0,3 pro 10 % Anstieg beträgt. Dabei erreichen Sie 3 % Minderung. Beim Lkw sind es 0,1 pro 10 % Anstieg, also 1 % Minderung. Somit bedeutet ein Anstieg in der Größenordnung keinerlei Minderung der Emissionen. Hinzu kommt noch, dass wir beim Emissionshandel unspezifisch alle Energieträ-

ger treffen. Wir brauchen aber eine Minderung der Rohöleinfuhr, die wir in dem Fall nicht treffen würden. Ein weiterer Punkt, der vergessen wird: Alle europäischen Regelungen werden von den Entwicklungsländern übernommen, d. h. alle ECE-Regelungen, die wir haben, werden genauso in Indien, in China, in Thailand eingeführt. Ein Emissionshandel, den wir haben, wird nicht übernommen werden. Ein solcher wird auch keinerlei Chance in den nächsten 20 Jahren haben. Ich möchte auch daran erinnern, das Japan einen Grenzwert hat, der pro Fahrzeug gilt. Es gibt dort keinen Mittelwert, kein Pooling und auch keine Eco-Innovation. Dennoch beträgt der Grenzwert im Jahr 2015 120 g. Dieser Wert ist abhängig von der Größe des Fahrzeugs, gilt aber als Obergrenze pro Fahrzeug. Meine Vorhersage, die Sie auch gerne zu Protokoll nehmen und in 10 Jahren nachlesen können, ist die folgende: Auf dem Markt in Japan werden Technologien vorangetrieben, die uns später hier auf dem heimischen Markt treffen werden. Nicht umsonst hat die japanische Regierung ein großes Programm für Hybridfahrzeuge sowie die Förderung von carbon-Fahrzeugkarosserien aufgelegt. Dies sind nach meiner Einschätzung Technologien, die in zehn Jahren die Wettbewerbsfähigkeit entscheiden. Wer hier diese Politik betreibt, die Industrie zu schonen, wird das gleiche Problem, was wir schon mehrmals hatten, wieder bekommen. Es gibt ein schönes Buch von einem Freund von mir, das heißt „Green gold“. Immer dann, wenn die Industrie aus Gründen der sog. Wettbewerbsfähigkeit geschont wurde, kam fünf Jahre später das Desaster. Er hat verglichen zwischen Japan, USA und Europa. Dabei ist er zu dem Ergebnis gekommen: Grenzwertsetzung fördert Innovationskraft. Wenn Sie heute einen Grenzwert von 80 g festlegen würden, bereitet dieser technisch keine Probleme. In dieser Hinsicht sind wir uns einig. Es ist nur eine Frage der Kosten. Wenn wir einen solchen Grenzwert festlegen würden, dann hätten wir in 2020 Fahrzeuge zu sehr geringen Kosten, die diese Grenzwertprobleme unterschreiten. Das ist eindeutig auch wissenschaftlich nachgewiesen und das kann Emissionshandel nicht machen. Er kann keinerlei innovationsfördernde Ziele setzen. Deswegen ist der Emissionshandel insgesamt volkswirtschaftlich auch nicht die beste Lösung. Aber das gilt auch für andere Sektoren. Das ist aber ein eigenes Thema, was wir mal diskutieren sollten. Wir haben zum Thema Emissionshandel eine Studie gemacht. Wer möchte, kann das gerne in der Studie nachlesen.

**Vorsitzende:** Danke schön. Dann beantwortet bitte SV Jürgen **Hacker** (bvek) die Fragen von Abg. Dr. Andreas **Scheuer** (CDU/CSU) und von Abg. Rita **Schwarzlühr-Sutter** (SPD).

SV Jürgen **Hacker** (bvek): Zunächst zu Ihrem Stichwort Tanktourismus: Das kann ich nicht ganz nachvollziehen, denn wir wollen den Straßenverkehr in das europäische Emissionshandelssystem einbeziehen. Ob die Menschen nun in Österreich oder in Deutschland tanken, das ist völlig irrelevant. Sie müssen in beiden Fällen den gleichen Betrag bezahlen. Es ist klar, dass in Grenzen eines solchen Systems Verwerfungen entstehen, wo auch immer Sie die Grenzen ziehen. Aus diesem Grund ist das langfristige Ziel, ein globales System zu haben, in dem es solche Verwerfungen nicht mehr gibt, wobei diese Tanktourismusproblematik wirklich nur ein sehr begrenztes, lokales Thema ist. Ich fahre nicht von Berlin in die Ukraine, um zu tanken. Ein sicherlich ernster zu nehmendes Thema ist das emotionale Problem Spritpreiserhöhung. Dazu möchte ich einfach nur einmal die Größenordnung definieren. Wir können nicht davon ausgehen, dass die heutigen Preise von 18 Euro pro Emissionsrecht, die heute oder gestern gehandelt worden sind, tatsächlich Bestand haben. Denn wir reden nicht über einen Zeitraum 2008. Wir reden hier über den frühesten Zeitraum 2013 oder 2015 folgende. Wenn wir davon ausgehen, dass natürlich die Verknappung der Emissionsrechte insgesamt auch zu einer Erhöhung der Preise für Emissionsrechte führt und wir von 35 Euro als einem surrealistischen Preis für das Jahr 2013 ausgehen, dann entspricht das etwa 8 Cent pro Liter für Treibstoff, für Benzin. Wenn Sie überlegen, wie sich in den letzten Monaten der Benzinpreis veränderte, dann bewegt sich das in der Größenordnung der gegenwärtigen Preisschwankungen. Der eigentliche Marktpreis für Benzin ist wesentlich niedriger, als das, was wir an den Tankstellen zu zahlen haben, weil wir im Augenblick durch Öko- und Energiesteuer den eigentlichen Knappheitspreis des Brennstoffes durch diese Steuern künstlich erhöhen. Wenn Sie diese Steuerbelastung, die auf den Spritpreisen liegt, durch entsprechende Preise für CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgleichen wollen, dann kämen Sie auf einen Preis in der Größenordnung von 250 bis 300 Euro pro Emissionsrecht bzw. pro Tonne CO<sub>2</sub>. Das heißt, Sie haben bereits jetzt eine Belastung des Preises für den einzelnen Autoverbraucher über die jetzigen Steuern, die in etwa einer Größenordnung von 250 bis 300

Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> entspricht. Entsprechend haben Sie auch eine Reaktion der Verbraucher insgesamt bekommen. Man fährt nicht mehr so gedankenlos wie noch vor zehn, zwanzig Jahren. Das mag zwar dem einen oder anderen noch nicht ausreichen, aber die Frage der Wertschätzung der Mobilität wird von dem Bürger offensichtlich anders gewertet, als es den einen oder anderen politisch vielleicht gerne erstrebenswert ist. Die Stellungnahme des VDA zu dem Thema, Abg. Michael **Kauch** (FDP) hat auch darauf hingewiesen, wo es die politische Problematik mit den technischen Standards gibt, nämlich zu sagen, wenn ich es auf der einen Seite reguliert habe, dann will ich nicht auf der anderen Seite auch noch mal reguliert werden. Deswegen ist die Frage natürlich schon als Alternative zu sehen. Selbstverständlich werden Sie jetzt bei der aufkommenden Diskussion Emissionshandel nicht kurzfristig das Thema für 2012 verändern können, aber die Langfristediskussion wird natürlich schon fragen, wie Sie da weiter machen wollen. Deswegen können Sie sich dieser Frage längerfristig nicht so leicht entziehen, wie Sie sich heute entzogen haben.

In der Frage zum Spritpreis ist es nicht so, dass der Autofahrer nur beim Tanken bezahlt, sondern er bezahlt auch das Auto. Alles was an technischen Verbesserungen in den Autos investiert wird, um die spezifischen Emissionen zu senken, bezahlt nicht die Industrie. Das investiert zunächst einmal die Industrie, aber letztlich über den Verkaufspreis der Autos natürlich auch wieder der Verbraucher. Das heißt, an welcher Stelle Sie den auch immer einsetzen bei der Reduzierung der Emissionen, letztlich zahlt es immer der Verbraucher, weitergegeben über die verschiedenen Sektoren. Von daher stellt sich in der Tat die Frage, auch für den Autofahrer, zahle ich jetzt höhere Spritpreise mit 8 Cent pro Liter oder zahle ich jetzt 1.000 oder 1.200 Euro, die ich nicht nachvollziehen kann, nicht pro Auto verifizieren kann, die das Auto durchschnittlich zusätzlich verteuern würden. Der Autofahrer zahlt nicht nur für den Klimaschutz im Verkehr, sondern der Autofahrer ist auch Allgemeinverbraucher von Energie und damit auch indirekt Produzent von CO<sub>2</sub> und überall, in welchen forstwirtschaftlichen Sektoren wir auch immer Klimaschutzmaßnahmen realisieren, auch die kosten natürlich. Die kosten der Volkswirtschaft, die kosten letztendlich den einzelnen Verbraucher. Auch für den Autofahrer ist letztlich entscheidend, wie seine Gesamtbelastung aus allen Sektoren für den Klimaschutz aussieht.

Da ist der Verkehrssektor Auto nur ein Teil der Belastung, die er hat. Es kommt darauf an, dass die Gesamtbelastung möglichst reduziert wird. Insofern ist es typisch, dass ein Verkehrsexperte nur den Verkehrssektor betrachtet. Man muss nicht nur den Verkehrssektor betrachten, man muss die gesamte volkswirtschaftliche Belastung betrachten. Da ist es in der Tat so, dass die Umweltökonomien das volkswirtschaftlich durchaus optimieren können, wenn alle Sektoren einbezogen werden und dass das damit für den einzelnen Bürger insgesamt an Belastung am geringsten ist. Wenn Sie vor Ihre Wähler treten und sagen, durch diese Optimierung und Erweiterung des Emissionshandels werden die Gesamtbelastungen für den Bürger für den Klimaschutz reduziert, dann wird das auch bei dem einzelnen Bürger in Ihrem Wahlkreis, auch in dem ländlichen Wahlkreis, durchaus Akzeptanz finden. In Bezug auf die soziale Dimension ist die Frage natürlich, was Sie aus den Erlösen aus der Versteigerung der Emissionsrechte machen. Da gibt es einen Ansatz, der auch in den USA breit diskutiert wird, den wir auch empfehlen, in den USA Stichwort Cap and Dividend. Die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte sollten nicht irgendwie in irgendeinem Haushalt verwandt werden, sondern die Emissionsrechte gehören nicht dem Staat, nicht einer Verwaltung, sondern die gehören dem Bürger. Der Staat ist hier nur als Treuhänder für die Bürger tätig. Deswegen sollten die Erlöse auch pro Kopf an die Bürger ausgeschüttet werden. Wenn der einzelne Bürger pro Kopf, jeder gleich, eine entsprechende Erstattung oder Erlös aus der Versteigerung der Emissionsrechte bekommt, dann bedeutet das, dass für den sozial schwächeren Bürger, der gar nicht soviel Emissionen hat, weil er nicht so häufig wie wir fliegt oder weil er auch so ein Prämienauto nicht fährt, er proportional mehr an Entlastung pro Kopf aus der Versteuerung der Erlöse erhält, als er tatsächlich durch sein eigenes Konsumverhalten an Emissionen auch produziert. Das heißt, der sozial Schwache wird bei einem solchen Cap and Dividendsystem, wo pro Kopf ausgeschüttet wird, entlastet und der, der proportional viel, viel mehr emittiert, bekommt aber auch nur den gleichen Betrag. Der muss also zuzahlen. Das heißt, bei einer solchen Cap and Dividend-Politik, die in den USA sehr stark diskutiert wird, würde in der Tat auch die soziale Problematik Emissionshandel gelöst werden. Es ist nicht mehr so, dass sich dann nur der Reiche irgendwas leisten kann, sondern im Gegenteil. Die Schwachen würden an dieser Position überproportio-

nal profitieren, so dass auch die soziale Komponente durchaus, wenn man es sinnvoll gestaltet, reduziert werden kann.

**Vorsitzende:** Dann bitte SV Jürgen **Resch** (DUH) zur Beantwortung der Frage von Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und Abg. Josef **Göppel** (CDU).

SV Jürgen **Resch** (DUH): Zur Frage der Folgen der Kfz-Steuer aussetzung kann man kurz zusammenfassen: Sie wird ganz eindeutig keine Anreize zum Kauf abgasarmer und spritsparender Fahrzeuge leisten. Das war das, was BM Sigmar **Gabriel** (BMU) am Donnerstag versprochen hat, mit bis zu 200 Euro auf zwei Jahre verteilt. Da sind wir uns überraschenderweise auch mit dem ADAC, mit Herrn Prof. **Dudenhöffer**, eigentlich mit allen Experten einig, es wird keinerlei Impuls geben, diese Fahrzeuge zu verkaufen. Zweitens, wir werden bei den Käufern PS-starker Limousinen, Sportwagen, SUV's, einfach eine Freude erleben, dass sie so eine Klimakillersubvention noch bekommen. Die werden sich deswegen auch nicht einen Lamborghini kaufen, aber wenn ich für einen Lamborghini noch einmal 900 Euro Prämie des Staates dazu bekomme, dann kaufe ich mir vielleicht noch eine Flasche Champus und freue mich zu Hause über diese gewollte Unterstützung der deutschen Autoindustrie und selbige erhält einfach ein falsches Signal. Wir geben der deutschen Autoindustrie das Signal, dass es auch weiterhin so richtig ist. Vielleicht können wir bei dieser Regelung auch einfach einmal sehen, dass sich die deutsche Bundesregierung mittlerweile komplett in ihrer eigenen Automobilpolitik die Konzepte vom VDA oder von deutschen Herstellern schreiben lässt. Wir sehen in den Forderungen keinen Unterschied mehr, auch nicht in den Begrüßungen. Ich glaube in den ganzen Kommentaren war nur der VDA von dieser Regelung ganz begeistert, vielleicht war das aber auch Zufall.

Zu den Folgen für das Autosegment: Wir erleben gerade, dass wir einen dramatischen Einbruch bei deutschen Fahrzeugen und zwar bei den Oberklassefahrzeugen nicht nur in den USA, sondern weltweit haben. Gerade die Fahrzeuge, bei denen es in den letzten Jahren hieß, da verdient die deutsche Autoindustrie richtig. Deswegen müssen wir das ermöglichen, dass sie hier verkauft werden. Das heißt, die steuerliche Gesetzgebung in Deutschland,

die Schaffung eines künstlichen Marktes für diese Fahrzeuge hat die Autoindustrie in eine falsche Richtung gelenkt und hat sie verleitet, Produkte zu entwickeln und anzubieten, die eben nicht mehr zeitgemäß sind.

Die Vorteile, dass ist der dritte Teil der Frage von Abg. Bärbel **Höhn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Wenn man verbrauchsarme Kraftfahrzeuge vorschreiben würde, wäre man schon früher in diese Richtung gegangen, dass wir dann heute 3-Liter-Autos hätten, die vor zehn Jahren nicht nur serienreif waren, sondern auch verkauft wurden. Der einzige Wagen, der sich so schimpft, der Smart, hat tatsächlich einen 5-Liter-Verbrauch und ist einfach ein Beispiel, dass man auch mit den Spritverbrauchsangaben relativ viel mogeln kann. Wir hatten früher bei der Autoindustrie die freiwillige Beschränkung, dass man keine 12-Zylinder-Motoren baut. Mercedes, BMW hatten sich darauf verständigt. Mittlerweile sind die 12-Zylinder Standard und der 18-Zylinder ist das Spitzenprodukt des deutschen Automobilbaus. Dann komme ich zu der Frage der Oberklassen-Pkws: Sind die noch zeitgemäß? Klare Antwort, ja, dann, wenn sie tatsächlich auch spritsparsam sind. Denn wir müssen einfach daran denken, die deutsche Automobilindustrie ist exportabhängig. Wir werden mit spritfressenden Oberklassefahrzeugen auf jeden Fall nicht reüssieren. Es ist kein Problem, wenn man schon in einem Ministerfahrzeug 136 g erreicht, dies auf 110 g runter zubringen, auf 120 g mit der jetzigen Technologie. Das geht auch deutlich weiter, wenn man sich noch mehr anstrengt. Wir brauchen wahrscheinlich Obergrenzen. Wir brauchen wahrscheinlich Verbote und jetzt möchte ich einfach einmal darauf verweisen, dass auch die Formel 1 irgendwann gesagt hat, wir haben eine Obergrenze für Motoren eingeführt. Warum haben wir in Deutschland Wagen auf der Straße, die bei der Formel 1 schon deswegen nicht fahren dürften, weil sie zu starke Motoren haben. Warum haben wir bei uns mittlerweile Sportwagen mit 1000 PS, die doppelt so stark sind wie die Zugmaschine eines 60-Tonnen-Tracks, der Gott sei Dank auf deutschen Straßen nicht fahren darf. Warum haben wir in Deutschland eine Situation, dass wenn jemand einen Maybach kauft, 50 % und zwar den Gegenwert eines Eigenheims vom Staat dazubekommt. Wir haben die Eigenheimförderung noch beim Kauf des Maybachs. Jeder einzelne Maybach in Deutschland, der verkauft wird, wird vom Staat subventioniert. Deswegen kann ich schon verstehen, dass SV Dr. Thomas **Schlick** (VDA)

jetzt von Einheitsmotoren, Einheitsfahrzeugen spricht. Wir reden sehr viel von Verstaatlichung und die Autoindustrie will im Moment auch Staatsmilliarden haben für alles Mögliche. Ich sehe eigentlich nicht, dass wir Gefahr laufen, durch bestimmte Grenzen, die eingezogen werden, plötzlich nur noch graue Fahrzeuge mit 23-PS-Motoren zu haben. Ich glaube, da gibt es einen Weg dazwischen. Wir müssen unnötige Entwicklungen stoppen. Wir müssen dazu kommen, dass eben die Automobilhersteller im Windschatten der Finanzkrise die richtigen Signale bekommen, um vielleicht dann mit Fahrzeugen durchstarten zu können, die ab 2015 auch in Japan verkaufsfähig sind.

**Vorsitzende:** Danke. Als letzter Redner bitte SV Prof. Dr. - Ing. Stefan **Gies** (RWTH) auf die Frage von Abg. Dr. Andreas **Scheuer** (CDU/CSU).

SV Prof. Dr. **Gies** (RWTH): Zum einen zur Frage, wie ist Sicherheit und Klimaschutz vereinbar: Natürlich sind hier teilweise gegensätzliche Maßnahmen erforderlich, wenn wir an die Sicherheit denken. Gerade die passive Sicherheit führt dazu, dass wir die Karosserien steifer machen müssen, dass auch zusätzliche Bauteile reinkommen. Was natürlich auf jeden Fall richtig ist, so denke ich, auch rückblickend, weil die Sicherheit im Verkehr deutlich angehoben worden ist. Es kommen auch neue Gesetzgebungen, die sicherlich auch wichtig sind. Ich brauche nur den Fußgängerschutz zu nennen. Das alles hat natürlich im Prinzip kontraproduktive Auswirkungen. Wenn wir Leichtbau diskutieren im Rahmen des Klimaschutzes. Wir müssen natürlich schon alle Ziele berücksichtigen. Man denkt auch daran, für die aktive Sicherheit messbare Ziele zu setzen, ich nenne nur den Bremsweg. Letztendlich müssen die Fahrzeuge kurze Bremswege haben. Wir müssen hier an der Stelle aufpassen, z. B. einmal die schmalen Leichtlaufreifen, die natürlich auch wiederum positiv im Klimaschutz sind, die aber bezüglich Bremsweg mit Sicherheit nicht das bieten können, was ein Breitreifen bietet. Das ist nachweisbar. Sind neue Konstruktionen bekannt, die nicht verwendet werden: Es ist definitiv nicht so, dass die Automobilindustrie oder wir als Forschung in der Schublade verstecken, was machbar wäre. Ganz im Gegenteil, wir holen alles raus, was vor einiger Zeit wirtschaftlich nicht einsetzbar war und jetzt kurzfristig doch einsetzbar ist. Ich finde es bemerkenswert wie hier über den A2 diskutiert

wird. Ich war selbst im Team des A2 bei Audi tätig, in einer Task-Force, die die Aufgabe hatte, den A2 mit Sondermarketingmaßnahmen zu retten. Es ist leider nicht gelungen, dieses Projekt ist wirtschaftlich nicht zu halten gewesen. Keiner hat sich gefreut. Das will ich hier nur einmal ganz deutlich gesagt haben. Dieses Auto war wirtschaftlich leider nicht zu halten, obwohl es heute wahrscheinlich wieder viele Kunden finden würde. Es hatte eine vollständige Aluminiumkarosserie, Start/Stopp, schmale Leichtlaufreifen und all diese Dinge.

Wir kommen wir jetzt zu den Fahrzeugen, von denen wir schon einige auf dem Markt haben. Das ist Basis dessen, was wir in den letzten Jahren geleistet haben, dass wir jetzt glücklicherweise doch Technologien bei den verschiedenen Herstellern haben, die Eco-Varianten erlauben, die jetzt am Markt gefragt sind, insofern umsetzbar sind. Aber wenn wir größere Schritte verlangen, dann ist klar, dass wir an der einen oder anderen Stelle Technologiesprünge brauchen. Die wiederum brauchen Zeit. Technologiesprünge müssen entwickelt werden, abgesichert werden, bis sie in Serie gehen können. Das will ich einfach zu Bedenken geben. Dass hier bei Abgasmessungen gemogelt wird, das halte ich letztendlich auch für eine Mutmaßung, die ich nicht ganz nachvollziehen kann. Es ist letztendlich so, dass es diese Standardmessung gibt und diese Standardmessung ergibt einen Wert, der ist immer nachvollziehbar. Wenn in der Praxis sich andere Werte ergeben, liegt das an einem anderen Nutzungsprofil des Fahrzeugs. Wir haben die Klimaanlage z.B. diskutiert, die in dem Test überhaupt keine Berücksichtigung finden, die aber mehr als 1 Liter Zusatzverbrauch erzeugen können und insofern in der Praxis das Fahrzeug dann mehr verbraucht.

Dann noch zur zweiten Frage: Sollten wir in den CO<sub>2</sub>-Grenzwerten die Fahrgastzelle berücksichtigen? Meines Erachtens ja, zum Gewicht ist das ein weiterer Faktor. Letztendlich beschreibt die Fahrgastzelle das Transportvolumen des Fahrzeugs. Es darf hier nicht der Gedanke erzeugt werden, es ist ja dann besser drei kleine Fahrzeuge hintereinander durch die Landschaft zu schicken, als ein größeres Fahrzeug. Das größere Fahrzeug ist auch bezüglich der Energiebilanz günstiger als mehrere kleine oder zwei kleine Fahrzeuge. Aus meiner Sicht ist es wünschenswert, das Transportvolumen mit zu berücksichtigen.

Zur Frage, ist die Oberklasse noch zeitgemäß in der Zukunft? Natürlich müssen wir an allen diesen Dingen arbeiten und ich bin natürlich mit dabei alles umzusetzen, was möglich ist in der Technik, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Ich als Wissenschaftler selber freue mich über die ambitionierten Ziele und darf daran mitarbeiten, unter anderem auch mit SV Dr. Axel **Friedrich** an dem Obergolf, wo wir gezeigt haben, was kurzfristig aus bestehenden Technologien machbar ist. Letztendlich müssen wir scharf daran arbeiten. Genauso auch in der Oberklasse, Oberklasse ist letztendlich, wie schon diskutiert, der Innovations-treiber und bietet, nach wie vor erst die Margen im Markt, die es erlauben, Innovationen zu entwickeln, die auf dem Markt sind. Toyota wäre nicht in der Lage, heute ein Hybridfahrzeug wirtschaftlich zu verkaufen, wenn dieses Fahrzeug nicht durch andere Produkte gestützt wäre. Wir wissen, wie teuer diese Technologie derzeit ist. Das wäre als alleiniges Fahrzeug derzeit wirtschaftlich nicht machbar. Insofern, denke ich, die Oberklassefahrzeuge müssen einen Platz in der Zukunft haben und haben auch einen berechtigten Platz. Danke.

**Vorsitzende:** Vielen Dank. Wir sind am Ende unserer Anhörung. Ich bedanke mich ganz herzlich bei den Sachverständigen und bei den Abgeordneten. Ich denke, jede Fraktion wird die notwendigen Schlussfolgerungen aus dem, was sie heute hier gehört hat, ziehen. Vielleicht sendet der eine oder andere Sachverständige dem Ausschuss noch einmal Informationsmaterialien. Ich wünsche Ihnen einen schönen Nachhauseweg.

Ende: 11:24  
zi/mat/ros/gro



**Eva Bulling-Schröter, MdB**  
Stellvertretende Vorsitzende