

Abschlussbericht

Treibhausgase im Straßenverkehr eindämmen

Stand: April 2007

Vorgelegt von:


Deutsche Umwelthilfe e.V.
Hackescher Markt 4
10178 Berlin

Autoren:

Dr. Gerd Rosenkranz
Agnes Sauter
Dorothee Saar
Jürgen Resch

Projektträger

Deutsche Umwelthilfe e.V.
Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Tel.: 030 258986 10
Fax: 030 258986 19
E-Mail: info@duh.de
Internet: www.duh.de

10/97 Projektkennblatt		der Deutschen Bundesstiftung Umwelt		 DBU Deutsche Bundesstiftung Umwelt	
Az	23598	Referat	24/0	Fördersumme	124.680,00 €
Antragstitel		Treibhausgase im Straßenverkehr eindämmen			
Stichworte		Energie, Gas			
Laufzeit	Projektbeginn	Projektende	Projektphase(n)		
2 Jahre	15.03.2005	15.03.2007	1		
Bewilligungsempfänger		Deutsche Umwelthilfe e. V. Fritz-Reichle-Ring 4 78315 Radolfzell		Tel	07732/9995-0
				Fax	07732/9995-77
				Projektleitung Herr Jürgen Resch	
				Bearbeiter Frau Agnes Sauter	
Kooperationspartner		<i>Deutscher Naturschutzring</i> (samt Mitgliedsorganisationen), vertreten durch den Präsidenten Hubert Weinzierl <i>Umweltbundesamt</i> , vertreten durch Dr. Axel Friedrich, Abteilungsleiter Umwelt und Verkehr <i>Kalifornische Umweltbehörde (EPA)</i> - vertreten durch Alan Lloyd, Secretary for Environment und Chef der CAL EPA, Sacramento (USA)			
Zielsetzung und Anlass des Vorhabens					
<p>Fast acht Jahre lagen zwischen der Unterzeichnung 1997 und dem In-Kraft-Treten des Klimaabkommens von Kioto am 16. Februar 2005. Das Protokoll wurde mit dem Ziel beschlossen, die Treibhausgas-Emissionen der Industriestaaten bis 2012 durchschnittlich um 5,2 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Dieses Ziel wird wegen des Ausstiegs der USA aus dem Abkommen und eines gewaltigen Wirtschaftsbooms in einigen Schwellenländern absehbar verfehlt. Deshalb, aber auch weil das Kioto-Protokoll ohne europäisches Drängen nicht realisiert worden wäre, steht die Europäische Union unter besonderem Erfolgsdruck. Die EU-Staaten haben sich verpflichtet, ihre CO₂-Emissionen im Rahmen des Abkommens bis 2012 im Durchschnitt um 8 Prozent zu mindern, Deutschland soll seine nationale Klimabelastung innerhalb der so genannten EU-Bubble sogar um 21 Prozent im Vergleich zu 1990 reduzieren. Derzeit ist keineswegs sicher, ob die EU insgesamt und Deutschland im Besonderen die eingegangenen Verpflichtungen werden erfüllen können. Nach anfänglichen Erfolgen schrumpft die deutsche Klimalast seit Jahren kaum mehr. 2002 lag die Reduktionsquote mit 19 Prozent sogar höher als 2003 mit 18,5 Prozent. Im vergangenen Jahr 2006 stieg die Emission des wichtigsten Klimagases Kohlendioxid (CO₂) in Deutschland nach einer vorläufigen Bilanz erneut um 0,7 Prozent an.</p>					

Die EU-Kommission reagierte auf die ungenügenden Erfolge im Klimaschutz mit einem neuen marktwirtschaftlichen Instrument, dem Emissionshandel. Seit dem 1. Januar 2005 müssen Kraftwerke und Industrie in der EU ihren CO₂-Ausstoß kontrollieren. Dabei wurden den deutschen Unternehmen nach langwierigen Verhandlungen von der Bundesregierung mehr Verschmutzungsrechte (Emissionsrechte) zugestanden als ursprünglich vorgesehen. Die Konsequenz: Die vom Emissionshandel nicht erfassten Sektoren, insbesondere Haushalte und Verkehr, müssen entsprechend mehr zur Reduktion der Treibhausgase beitragen. Besonders prekär ist die Situation beim Straßenverkehr, dessen Anteil an den Klimabelastungen der Europäischen Union schon zwischen 1985 und 1995 von 19 auf 26 Prozent angestiegen war. Für den Zeitraum 1990 bis 2002 gingen die Emissionen in den Sektoren Energieversorgung, Industrie, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft zurück. Die Verkehrsemissionen nahmen dagegen im Zeitraum von 1990 bis 2005 um 26 Prozent zu.

Die Automobilindustrie hat eine verpflichtende Begrenzung des CO₂-Ausstoßes für Pkw bisher erfolgreich verhindert. Der europäische Herstellerverband ACEA erklärte stattdessen, dass der CO₂-Ausstoß aller in Europa neu verkauften Pkw bis 2008 auf 140g/km gesenkt werden soll. Heute ist absehbar und wird auch von der Automobilindustrie nicht mehr bestritten, dass diese Selbstverpflichtung verfehlt wird.

Während für Energiewirtschaft und Industrie mit dem Instrument des Emissionshandels der Versuch unternommen wird, die CO₂-Eindämmung verbindlich vorzuschreiben, fehlt im gesamten Verkehrsbereich bisher ein geeignetes ordnungsrechtliches Instrument, das die Entwicklung von Pkw-Neufahrzeugen verhindern könnte, die im Stadtverkehr ebensoviel Sprit verbrauchen wie ein vollbeladener 40-Tonnen-Lkw auf der Autobahn.

In der EU wurden für sämtliche Luftschadstoffe im Straßenverkehr seit 20 und mehr Jahren kontinuierlich die Grenzwerte verschärft. Für das dominierende Treibhausgas CO₂ gibt es dagegen im Kfz-Bereich bis heute einen solchen Grenzwert nicht.

Unter dem Eindruck des absehbaren Scheiterns der Selbstverpflichtung der Automobilindustrie hat die EU-Kommission mittlerweile reagiert. In einer Mitteilung betont die Kommission, an ihrem Ziel von 120 g CO₂/km bis 2012 festhalten zu wollen. Dazu will sie bis spätestens Mitte 2008 einen rechtlichen Rahmen vorgeben. Inhalt des Vorschlages wird die Reduzierung der Emissionen auf 130 g/km für neu zugelassene PKW sein. Weitere 10 g/km sollen über andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erzielt werden.

Die Deutsche Umwelthilfe machte im Rahmen des Projekts „Klimagas im Straßenverkehr eindämmen“ verschiedene, im Ausland bereits verabschiedete gesetzliche Bestimmungen zur Festlegung von Kraftstoff-Maximalverbräuchen (und damit CO₂-Obergrenzen) für neu zugelassene Pkw in der Öffentlichkeit bekannt und bewertete die Wirksamkeit der Konzepte. Im Einzelnen:

- Das in Kalifornien verabschiedete Gesetz zur Begrenzung der Klimagas-Emissionen im Straßenverkehr (AB 1493), das ab 2009 konkrete Emissionsgrenzwerte vorsieht.
- Eine ab dem Jahr 2010 in Japan geltende Höchstverbrauchs-Regelung für alle Neuwagen mit ehrgeizigen und verbindlichen Verbrauchsgrenzen
- Eine ab dem Sommer 2005 in China geltende Begrenzung des Höchstverbrauchs von Pkw-Neuwagen, die im Sommer 2008 nochmals um 10 Prozent verschärft wird.

Die Auswirkungen auf die deutsche Automobilwirtschaft erschließen sich unmittelbar: So können schon bald hoch motorisierte Fahrzeuge wie die Mercedes S-Klasse, der Porsche Cayenne, der VW Touareg und viele weitere Neufahrzeuge, die die in 16 Gewichtsklassen aufgefächerten chinesischen Grenzwerte nicht einhalten, dort nicht mehr verkauft werden. In Verbindung mit vergleichbaren Regelungen in Japan und den Effizienzvorgaben im US-amerikanischen Leitmarkt Kalifornien drohen gerade deutschen Automobilherstellern mit ihren häufig hochmotorisierten

Fahrzeugen erhebliche Absatzeinbrüche. Nach einer Untersuchung des Washingtoner World Resources Institute (WRI) erfüllten im Jahr 2003 nur 130.000 (oder 19 Prozent) der in China verkauften knapp 700.000 Pkw aus dem Hause VW die ab 2008 gültigen Maximal-Verbräuche.

Fahrzeuge, die verbindliche CO₂-Grenzwerte einhalten, schonen nicht nur die Atmosphäre und den Geldbeutel der Autofahrer. Sie werden auch unbeschränkt exportfähig bleiben, insbesondere in den Wachstumsmärkten Asiens.

Zur Entlastung der Umwelt, aber auch zur mittelfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie auf den wichtigsten Auslandsmärkten informierte die Deutsche Umwelthilfe im Rahmen dieses Projektes über existierende CO₂-Höchstverbrauchsregelungen in anderen Staaten und wollte einen Beitrag zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch leisten. Erklärtes Ziel war und ist es schließlich, in Deutschland und der EU ebenfalls verbindliche Verbrauchs-Grenzwerte durchzusetzen. Diese sollen ab 2008 für alle neu zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge gelten und schon vorab steuerlich gefördert werden (erfreulicherweise ist eine entsprechende Regelung für z.B. 3-Liter Autos bereits in Kraft).

Die Deutsche Umwelthilfe beantragte noch in der Antrags-Prüfphase bei der Deutschen Bundesstiftung Umwelt wegen einer aktuellen Auseinandersetzung von Teilen der deutschen Automobil-Herstellerindustrie mit der kalifornischen Regierung (Klage gegen das Klimagasgesetz AB 1493), bereits zum 15. März 2005 das Projekt zu starten. Folgende Einzelbausteine konnten umgesetzt werden:

- Auftaktpressekonferenz in Berlin (im Haus der Bundespressekonferenz)
- Zwei Fachworkshops mit deutschen und europäischen Vertretern von Umwelt-Verbraucherschutz- und Verkehrsverbänden, EU-Kommission, Umweltbehörden und Umwelt- und Verkehrspolitikern zur Bewertung existierender Regelungen und Ausarbeitung eines konkreten Vorschlages für verbindliche Höchstverbräuche (die gleichbedeutend sind mit einem CO₂-Grenzwert).
- Zielgruppengespräche mit Entscheidungsträgern der Automobilwirtschaft, mittelständischen Betrieben der Zulieferindustrie und der Wissenschaft über geeignete Technologien und Konzepte zur CO₂-Reduktion. Gerade im Bereich der Zulieferindustrie profitieren von einer Innovationsoffensive in Sachen Kraftstoffverbrauch mittelfristig vor allem kleine und mittlere Unternehmen (KMUs).
- Begleitung und Bewertung der bevorstehenden Diskussionen über die voraussichtlich nicht eingehaltene Selbstverpflichtung, über Flottenverbräuche und moderne Konzepte zur Minderung der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr durch intensive Medienarbeit.
- Gezielte Umweltbildungsarbeit auf nationaler wie europäischer Ebene, vor allem mit Hilfe eines entsprechenden Internetauftritts sowie intensiver Medienarbeit.
- Dokumentation des Projektes (Erfolgskontrolle) und seiner sowohl inhaltlichen wie publizistischen Ergebnisse.

Darstellung der Arbeitsschritte und der angewandten Methoden

Die Deutsche Umwelthilfe stellt verschiedene, im Ausland bereits verabschiedete gesetzliche Bestimmungen zur Festlegung von Kraftstoff-Maximalverbräuchen (und damit CO₂-Obergrenzen) für neu zugelassene Pkw vor und bewertet die Wirksamkeit der Konzepte. Dies sind:

- Das in Kalifornien verabschiedete Gesetz zur Begrenzung der Klimagas-Emissionen im Straßenverkehr (AB 1493), das ab 2009 konkrete Emissionsgrenzwerte vorsieht.
- Eine ab dem Jahr 2010 in Japan geltende Höchstverbrauchs-Regelung für alle Neuwagen

mit ehrgeizigen Maximalwerten.

- Eine ab dem Sommer 2005 in China geltende Begrenzung des Höchstverbrauchs von Pkw-Neuwagen, die im Sommer 2008 nochmals um 10 % verschärft wird.

Die Auswirkungen auf die deutsche Automobilwirtschaft erschließen sich unmittelbar: So können binnen Jahresfrist hoch motorisierte Fahrzeuge wie die Mercedes S-Klasse, der Porsche Cayenne, der VW Touareg und viele weitere Neufahrzeuge, die die in 16 Gewichtsklassen aufgefächerten chinesischen Grenzwerte nicht einhalten, dort nicht mehr verkauft werden. In Verbindung mit vergleichbaren Regelungen in Japan und der drastischen Effizienzvorgabe in Kalifornien drohen gerade deutschen Automobilherstellern mit ihren häufig hochmotorisierten Fahrzeugen erhebliche Absatzeinbrüche. Nach einer Untersuchung des Washingtoner World Resources Institute (WIR) erfüllten im Jahr 2003 nur 130.000 (oder 19 Prozent) der in China verkauften knapp 700.000 Pkw aus dem Hause VW die ab 2008 gültigen Maximal-Verbräuche.

Zur Entlastung der Umwelt, aber auch zur mittelfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie auf den wichtigsten Auslandsmärkten möchte die Deutsche Umwelthilfe im Rahmen dieses Projektes über existierende CO₂-Höchstverbrauchsregelungen in anderen Staaten informieren, zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch beitragen. Erklärtes Ziel ist es, schließlich in Deutschland und der EU ebenfalls verbindliche Verbrauchs-Grenzwerte durchsetzen. Diese sollen ab 2008 für alle neu zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge gelten und schon vorab steuerlich gefördert werden (Erfreulicherweise ist eine entsprechende Regelung für z.B. 3-Liter Autos bereits in Kraft).

Das von der DUH als eines der Ergebnisse dieses Projektes zu entwickelnde Konzept einer europaweiten Höchstverbrauchsregelung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge soll Elemente der in Japan und China erlassenen Regelungen mit denen Kaliforniens verknüpfen. Schon im Vorfeld der Realisierung eines solchen Konzeptes könnte sich die deutsche Autoindustrie nach Überzeugung der DUH veranlasst sehen, bereits verfügbare Techniken zur Kraftstoffeinsparung (moderne Diesel- und Hybridantriebe bzw. Gasaggregate) auch tatsächlich einzusetzen, statt weiter ihre hoch qualifizierten Ingenieure in Spielereien wie die Entwicklung der „leistungsfähigsten Kraftstoffpumpe der Welt“ für den VW-Bugatti mit 1001 PS zu treiben.

Fahrzeuge, die verbindliche CO₂-Grenzwerte einhalten, schonen nicht nur die Atmosphäre und den Geldbeutel der Autofahrer. Sie werden auch unbeschränkt exportfähig bleiben, insbesondere in den Wachstumsmärkten Asiens.

Wir erinnern ausdrücklich daran, dass in der EU für sämtliche Luftschadstoffe im Straßenverkehr seit 20 und mehr Jahren kontinuierlich die Grenzwerte verschärft wurden. Für das dominierende Treibhausgas CO₂ gibt es dagegen im Kfz-Bereich bis heute nicht einmal einen solchen Grenzwert.

Ergebnisse und Diskussion

Das von der DUH als eines der Ergebnisse dieses Projektes entwickelte Konzept einer europaweiten Höchstverbrauchsregelung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verknüpfte Elemente der in Japan und China erlassenen Regelungen mit denen Kaliforniens. Schon im Vorfeld der Realisierung dieses Konzeptes setzte die DUH darauf, dass sich die deutsche Automobilindustrie veranlasst sehen würde, bereits verfügbare Techniken zur Kraftstoffeinsparung (moderne Diesel- und Hybridantriebe bzw. Gasaggregate, Einsatz von CO₂ als Kühlmittel) auch tatsächlich einzusetzen, statt weiter ihre hoch qualifizierten Ingenieure in Spielereien wie die Entwicklung der „leistungsfähigsten Kraftstoffpumpe der Welt“ für den VW-Bugatti mit 1001 PS zu treiben.

Die DUH verfolgte – wie in diesem Bericht ausführlich beschrieben - mit dem Projekt „Klimagase im Straßenverkehr eindämmen“ bereits seit 2005 intensiv und auf vielfältige Weise das Ziel, verbindliche Regelungen zur Minderung von Klimagasemissionen aus dem Verkehrsbereich durchzusetzen. Sie sieht sich durch die seit Ende 2006 zu beobachtende Top-Position dieses Anliegens auf der politischen und gesellschaftlichen Agenda in ihrem Ansinnen bestätigt. Den in der EU-Kommission vollzogenen Schwenk weg von der Strategie freiwilliger Selbstverpflichtungen in diesem Bereich und hin zu verbindlichen Regelungen und in der Perspektive Höchstverbrauchsgrenzen für Pkw und kleine Nutzfahrzeuge sehen wir als einen ersten bemerkenswerten Erfolg. Die künftige Ausgestaltung der anvisierten Regelung wird über ihre Klimawirksamkeit entscheiden. Um namentlich in Deutschland über die bisher dominierenden Lippenbekenntnisse aus Politik und Wirtschaft hinauszukommen, ist jedoch weiterhin kontinuierliche und intensive Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit zu leisten. Dies wurde zuletzt am sachlich kontraproduktiven Vorschlag von Verkehrsminister Tiefensee für einen an der Nutzlast orientierten so genannten Klimapass überdeutlich.

Öffentlichkeitsarbeit und Präsentation

Die Deutsche Umwelthilfe beabsichtigte, wegen einer aktuellen Auseinandersetzung von Teilen der deutschen Automobil-Herstellerindustrie mit der kalifornischen Regierung (Klage gegen das Klimagasgesetz AB 1493) bereits zum 15. März 2005 dieses Projekt mit einer Laufzeit bis Ende 2006 zu starten. Der vorzeitigen Maßnahmebeginn wurde bewilligt. Folgende Einzelbausteine wurden umgesetzt:

- Auftaktpressekonferenz in Berlin (im Haus der Bundespressekonferenz)
- Zwei Fachworkshops mit deutschen und europäischen Vertretern von Umwelt-, Verbraucherschutz- und Verkehrsverbänden, EU-Kommission, Umweltbehörden und Umwelt- und Verkehrspolitikern zur Bewertung existierender Regelungen und Ausarbeitung eines konkreten Vorschlages für verbindliche Höchstverbräuche (die gleichbedeutend sind mit einem CO₂-Grenzwert).
- Zielgruppengespräche mit Entscheidungsträgern der Automobilwirtschaft, mittelständischen Betrieben der Zulieferindustrie und der Wissenschaft über geeignete Technologien und Konzepte zur CO₂-Reduktion. Gerade im Bereich der Zulieferindustrie profitieren von einer Innovationsoffensive in Sachen Kraftstoffverbrauch mittelfristig vor allem kleine und mittlere Unternehmen (KMUs).
- Begleitung und Bewertung der bevorstehenden Diskussionen über die voraussichtlich verfehlte Erfüllung der Selbstverpflichtung, über Flottenverbräuche und moderne Konzepte zur Treibhausgas-Emission im Verkehr durch intensive Medienarbeit.
- Gezielte Umweltbildungsarbeit auf nationaler wie europäischer Ebene vor allem mit Hilfe eines entsprechenden Internetauftritts sowie intensiver Medienarbeit.
- Dokumentation des Projektes (Erfolgskontrolle) und seiner sowohl inhaltlichen wie publizistischen Ergebnisse.

Fazit

Große Teile der Automobilindustrie scheinen nach wie vor auf ein Abflauen der öffentlichen Debatte über Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung zu hoffen. Sie setzen auf Ablenkungsmanöver nach dem Muster: „Klimaschutz? – im Prinzip ja, aber nicht hier, nicht wir, nicht jetzt.“ Eine entschlossene Abwendung vom verfehlten und längst nicht mehr zeitgemäßen Prinzip des Größer, Schneller, Schwerer ist bisher nicht erkennbar. Man hofft offenbar, noch ein-

mal der überfälligen Hinwendung zu im Prinzip bereits vorhandenen Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz von Pkw entgegen zu können und bei der Etablierung einer grundsätzlichen Kehrtwende in der Modellpolitik einen weiteren Zeitaufschub erstreiten zu können. Symbol für diese Haltung der deutschen Autohersteller ist die strikte, fast schon pathologische Ablehnung eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen.

Mit der Veröffentlichung des „Marshallplans für die deutsche Automobilindustrie“ sowie den Vorschlägen für eine effektive und nachvollziehbare Verbrauchskennzeichnung hat die DUH die nächsten Schritte ihrer Arbeit vorgezeichnet und den politischen Entscheidungsträgern konstruktive Hinweise für eine wünschenswerte Politikentwicklung gegeben. Neben einer EU-weiten verbindlichen Regelung zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Pkw ist auf der Ebene der Mitgliedstaaten begleitend die Einführung einer CO₂-basierten Kfz-Steuer erforderlich. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits eine solche Modifizierung eingeführt. Gleiches gilt für die Abschaffung der Klima schädigenden Privilegierung teurer und ineffizienter Fahrzeuge als Dienstwagen. Hier zeigt das Beispiel Großbritannien, dass eine entsprechende Regelung zeitnah Erfolge haben wird: die Durchschnittsemissionen von Dienstfahrzeugen liegen auf der Insel mittlerweile unter denen von privat genutzten Pkw. In Deutschland ist es eklatant umgekehrt.

Die Steigerung der Energieeffizienz von Pkw ist nicht nur im Sinne einer wirksamen Klimaschutzpolitik dringend geboten. Mittelfristig werden auch wirtschaftliche Aspekte entscheidend sein: nur wenn sich die deutsche Automobilindustrie von überholten Dogmen löst und ihre Modellpolitik auf effiziente Fahrzeuge, auch der so genannten Premiumklasse verlegt, wird sie dauerhaft auf internationalen Märkten konkurrenzfähig bleiben können.

INHALTSVERZEICHNIS

1. ZUSAMMENFASSUNG	11
2. EINLEITUNG	12
3. ZIELSETZUNG DES PROJEKTES.....	13
4. LOBBYARBEIT	15
4.1 POLITISCHE LOBBYARBEIT AUF EU-EBENE	15
4.2 POLITISCHE LOBBYARBEIT AUF BUNDESEBENE	20
4.2.1.Eckpunktepapier	20
4.2.2.Steuer-Privilegien für „Dienstwagen“ mit extremen Klimagas-Emissionen	21
4.2.3.Überwachung der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung	23
4.2.4.CO ₂ -basierte Kraftfahrzeugsteuer	24
4.2.5.Überlegungen zu einem Emissionshandel für den Verkehrsbereich	25
4.2.6.Lobby-Gespräche	26
4.2.7.Workshops	27
4.3 LOBBYARBEIT BEI AUTOMOBILHERSTELLERN	45
4.3.1.Ein „Marshallplan“ für die deutsche Autoindustrie	49
5. ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	52
5.1. INTERNETAUFTRITT	52
5.2. PRESSEMITTEILUNGEN/PRESSEKONFERENZEN	53
6. FAZIT	54
7. FINANZEN	55

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: DUH-Recherche vom 6. bis 12. Februar 2007. Folgende Häuser wollten weder zu den Dienstwagen ihrer Minister noch zu denen ihrer Staatssekretäre Angaben machen: Verteidigungsministerium und Bundeskanzleramt bzgl. des Staatsministers im Kanzleramt. Gepanzerte Pkw wurden nicht aufgenommen)
- Abb. 2: Die Deutsche Umwelthilfe analysierte anhand der in der Zeitschrift Autobild in der Jahresausgabe 2006 veröffentlichten Fahrzeugflotten der europäischen Automobilhersteller den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller auf dem deutschen Markt erhältlichen Fahrzeuge und ermittelte diese besorgniserregenden Werte
- Abb. 3: Logo „Ich bin ein Klimakiller“
- Abb. 4: Auszug aus der Internetpräsenz der DUH

1. Zusammenfassung

Das 1997 unterzeichnete Kioto-Protokoll wurde mit dem Ziel beschlossen, die Treibhausgas-Emissionen der Industriestaaten bis 2012 durchschnittlich um 5,2 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Dieses Ziel wird wegen des Ausstiegs der USA aus dem Abkommen und eines gewaltigen Wirtschaftsbooms in einigen Schwellenländern absehbar verfehlt. Deshalb, und weil das Kioto-Protokoll ohne europäisches Drängen nicht realisiert worden wäre, steht die Europäische Union unter besonderem Erfolgsdruck. Da die Emissionsrechte deutscher Unternehmen nach zähen Verhandlungen mit der Bundesregierung äußerst großzügig ausgefallen sind, müssen die vom Emissionshandel nicht erfassten Sektoren entsprechend mehr zur Reduktion der Treibhausgase beitragen. Hier ist vor allem der Straßenverkehr gefordert, dessen Emissionen im Zeitraum von 1990 bis 2005 um 26 Prozent zugenommen haben.

In der EU wurden für sämtliche Luftschadstoffe im Straßenverkehr seit 20 und mehr Jahren kontinuierlich die Grenzwerte verschärft, nur für das dominierende Treibhausgas CO₂ hat die Automobilindustrie eine verpflichtende Begrenzung für Pkw bisher erfolgreich verhindert. Die Deutsche Umwelthilfe recherchierte im Rahmen des Projekts „Klimagase im Straßenverkehr eindämmen“ verschiedene, im Ausland bereits verabschiedete gesetzliche Bestimmungen zur Festlegung von Kraftstoff-Maximalverbräuchen (und damit CO₂-Obergrenzen) für neu zugelassene Pkw und bewertete die Wirksamkeit der Konzepte öffentlich.

Insbesondere die deutsche Automobilindustrie gilt als verantwortlich dafür, dass die Selbstverpflichtung der europäischen Autohersteller, den CO₂-Ausstoß aller in Europa neu verkauften Pkw bis 2008 auf 140 g/km zu senken, nach allen Vorhersagen deutlich verfehlt wird. Unter dem Eindruck dieses Scheitern hat die EU-Kommission mittlerweile reagiert. Bis spätestens Mitte 2008 will sie einen rechtlichen Rahmen zur Absenkung der Emissionen verbindlich vorgeben. Große Teile der Automobilindustrie scheinen jedoch nach wie vor auf ein Abflauen der öffentlichen Debatte über Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung zu hoffen. Eine entschlossene Abwendung vom verfehlten und längst nicht mehr zeitgemäßen Prinzip des Größer, Schneller, Schwerer ist bisher nicht erkennbar.

Mit der Veröffentlichung des „Marshallplans für die deutsche Automobilindustrie“ sowie den Vorschlägen für eine effektive und nachvollziehbare Verbrauchskennzeichnung hat die DUH die nächsten Schritte ihrer Arbeit vorgezeichnet und den politischen Entscheidungsträgern konstruktive Hinweise für eine wünschenswerte Politikentwicklung gegeben. Neben einer EU-weiten verbindlichen Regelung zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Pkw ist auf der Ebene der Mitgliedstaaten begleitend die Einführung einer CO₂-basierten Kfz-Steuer erforderlich. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits eine solche Modifizierung eingeführt. Gleiches gilt für die Abschaffung

der Klima schädigenden Privilegierung teurer und ineffizienter Fahrzeuge als Dienstwagen.

Die Steigerung der Energieeffizienz von Pkw ist nicht nur im Sinne einer wirksamen Klimaschutzpolitik dringend geboten. Mittelfristig werden auch wirtschaftliche Aspekte entscheidend sein: nur wenn sich die deutsche Automobilindustrie von überholten Dogmen löst und ihre Modellpolitik auf effiziente Fahrzeuge, auch der so genannten Premiumklasse verlegt, wird sie dauerhaft auf internationalen Märkten konkurrenzfähig bleiben können.

2. Einleitung

Fast acht Jahre lagen zwischen der Unterzeichnung 1997 und dem In-Kraft-Treten des Klimaabkommens von Kioto am 16. Februar 2005. Das Protokoll wurde mit dem Ziel beschlossen, die Treibhausgas-Emissionen der Industriestaaten bis 2012 durchschnittlich um 5,2 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Dieses Ziel wird wegen des Ausstiegs der USA aus dem Abkommen und eines gewaltigen Wirtschaftsbooms in einigen Schwellenländern absehbar verfehlt. Deshalb, aber auch weil das Kioto-Protokoll ohne europäisches Drängen nicht realisiert worden wäre, steht die Europäische Union unter besonderem Erfolgsdruck. Die EU-Staaten haben sich verpflichtet, ihre CO₂-Emissionen im Rahmen des Abkommens bis 2012 im Durchschnitt um 8 Prozent zu mindern, Deutschland soll seine nationale Klimabelastung innerhalb der so genannten EU-Bubble sogar um 21 Prozent im Vergleich zu 1990 reduzieren. Derzeit ist keineswegs sicher, ob die EU insgesamt und Deutschland im Besonderen die eingegangenen Verpflichtungen werden erfüllen können. Nach anfänglichen Erfolgen schrumpft die deutsche Klimalast seit Jahren kaum mehr. 2002 lag die Reduktionsquote mit 19 Prozent sogar höher als 2003 mit 18,5 Prozent. Im vergangenen Jahr 2006 stieg die Emission des wichtigsten Klimagases Kohlendioxid (CO₂) in Deutschland nach einer vorläufigen Bilanz erneut um 0,7 Prozent an.

Die EU-Kommission reagierte auf die ungenügenden Erfolge im Klimaschutz mit einem neuen marktwirtschaftlichen Instrument, dem Emissionshandel. Seit dem 1. Januar 2005 müssen Kraftwerke und Industrie in der EU ihren CO₂-Ausstoß kontrollieren. Dabei wurden den deutschen Unternehmen nach langwierigen Verhandlungen von der Bundesregierung mehr Verschmutzungsrechte (Emissionsrechte) zugestanden als ursprünglich vorgesehen. Die Konsequenz: Die vom Emissionshandel nicht erfassten Sektoren, insbesondere Haushalte und Verkehr, müssen entsprechend mehr zur Reduktion der Treibhausgase beitragen. Besonders prekär ist die Situation beim Straßenverkehr, dessen Anteil an den Klimalasten der Europäischen Union schon zwischen 1985 und 1995 von 19 auf 26 Prozent angestiegen war. Für den Zeitraum 1990 bis 2002 gingen die Emissionen in den Sektoren Energieversorgung,

Industrie, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft zurück. Die Verkehrsemissionen nahmen dagegen im Zeitraum von 1990 bis 2005 um 26 Prozent zu.

Die Automobilindustrie hat eine verpflichtende Begrenzung des CO₂-Ausstoßes für Pkw bisher erfolgreich verhindert. Der europäische Herstellerverband ACEA erklärte stattdessen, dass der CO₂-Ausstoß aller in Europa neu verkauften Pkw bis 2008 auf 140g/km gesenkt werden soll. Heute ist absehbar und wird auch von der Automobilindustrie nicht mehr bestritten, dass diese Selbstverpflichtung verfehlt wird.

Während für Energiewirtschaft und Industrie mit dem Instrument des Emissionshandels der Versuch unternommen wird, die CO₂-Eindämmung verbindlich vorzuschreiben, fehlt im gesamten Verkehrsbereich bisher ein geeignetes ordnungsrechtliches Instrument, das die Entwicklung von Pkw-Neufahrzeugen verhindern könnte, die im Stadtverkehr ebensoviel Sprit verbrauchen wie ein vollbeladener 40-Tonnen-Lkw auf der Autobahn.

In der EU wurden für sämtliche Luftschadstoffe im Straßenverkehr seit 20 und mehr Jahren kontinuierlich die Grenzwerte verschärft. Für das dominierende Treibhausgas CO₂ gibt es dagegen im Kfz-Bereich bis heute einen solchen Grenzwert nicht.

Unter dem Eindruck des absehbaren Scheiterns der Selbstverpflichtung der Automobilindustrie hat die EU-Kommission mittlerweile reagiert. In einer Mitteilung betont die Kommission, an ihrem Ziel von 120 g CO₂/km bis 2012 festhalten zu wollen. Dazu will sie bis spätestens Mitte 2008 einen rechtlichen Rahmen vorgeben. Inhalt des Vorschlages wird die Reduzierung der Emissionen auf 130 g/km für neu zugelassene PKW sein. Weitere 10 g/km sollen über andere technische Verbesserungen und einen erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erzielt werden.¹

3. Zielsetzung des Projektes

Die Deutsche Umwelthilfe machte im Rahmen des Projekts „Klimagase im Straßenverkehr eindämmen“ verschiedene, im Ausland bereits verabschiedete gesetzliche Bestimmungen zur Festlegung von Kraftstoff-Maximalverbräuchen (und damit CO₂-Obergrenzen) für neu zugelassene Pkw in der Öffentlichkeit bekannt und bewertete die Wirksamkeit der Konzepte. Im Einzelnen:

- Das in Kalifornien verabschiedete Gesetz zur Begrenzung der Klimagas-Emissionen im Straßenverkehr (AB 1493), das ab 2009 konkrete Emissionsgrenzwerte vorsieht.
- Eine ab dem Jahr 2010 in Japan geltende Höchstverbrauchs-Regelung für alle Neuwagen mit ehrgeizigen und verbindlichen Verbrauchsgrenzen

¹ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament KOM (2007) 19 endgültig

- Eine ab dem Sommer 2005 in China geltende Begrenzung des Höchstverbrauchs von Pkw-Neuwagen, die im Sommer 2008 nochmals um 10 Prozent verschärft wird.

Die Auswirkungen auf die deutsche Automobilwirtschaft erschließen sich unmittelbar: So können schon bald hoch motorisierte Fahrzeuge wie die Mercedes S-Klasse, der Porsche Cayenne, der VW Touareg und viele weitere Neufahrzeuge, die die in 16 Gewichtsklassen aufgefächerten chinesischen Grenzwerte nicht einhalten, dort nicht mehr verkauft werden. In Verbindung mit vergleichbaren Regelungen in Japan und den Effizienzvorgaben im US-amerikanischen Leitmarkt Kalifornien drohen gerade deutschen Automobilherstellern mit ihren häufig hochmotorisierten Fahrzeugen erhebliche Absatzeinbrüche. Nach einer Untersuchung des Washingtoner World Resources Institute (WRI) erfüllten im Jahr 2003 nur 130.000 (oder 19 Prozent) der in China verkauften knapp 700.000 Pkw aus dem Hause VW die ab 2008 gültigen Maximal-Verbräuche.

Fahrzeuge, die verbindliche CO₂-Grenzwerte einhalten, schonen nicht nur die Atmosphäre und den Geldbeutel der Autofahrer. Sie werden auch unbeschränkt exportfähig bleiben, insbesondere in den Wachstumsmärkten Asiens.

Zur Entlastung der Umwelt, aber auch zur mittelfristigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie auf den wichtigsten Auslandsmärkten informierte die Deutsche Umwelthilfe im Rahmen dieses Projektes über existierende CO₂-Höchstverbrauchsregelungen in anderen Staaten und wollte einen Beitrag zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch leisten. Erklärtes Ziel war und ist es schließlich, in Deutschland und der EU ebenfalls verbindliche Verbrauchs-Grenzwerte durchzusetzen. Diese sollen ab 2008 für alle neu zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge gelten und schon vorab steuerlich gefördert werden (erfreulicherweise ist eine entsprechende Regelung für z.B. 3-Liter Autos bereits in Kraft).

Das von der DUH als eines der Ergebnisse dieses Projektes entwickelte Konzept einer europaweiten Höchstverbrauchsregelung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verknüpfte Elemente der in Japan und China erlassenen Regelungen mit denen Kaliforniens. Schon im Vorfeld der Realisierung dieses Konzeptes setzte die DUH darauf, dass sich die deutsche Automobilindustrie veranlasst sehen würde, bereits verfügbare Techniken zur Kraftstoffeinsparung (moderne Diesel- und Hybridantriebe bzw. Gasaggregate, Einsatz von CO₂ als Kühlmittel) auch tatsächlich einzusetzen, statt weiter ihre hoch qualifizierten Ingenieure in Spielereien wie die Entwicklung der „leistungsfähigsten Kraftstoffpumpe der Welt“ für den VW-Bugatti mit 1001 PS zu treiben.

Die Deutsche Umwelthilfe beantragte noch in der Antrags-Prüfphase bei der Deutschen Bundesstiftung Umwelt wegen einer aktuellen Auseinandersetzung von Teilen

der deutschen Automobil-Herstellerindustrie mit der kalifornischen Regierung (Klage gegen das Klimagasgesetz AB 1493), bereits zum 15. März 2005 das Projekt zu starten. Folgende Einzelbausteine konnten umgesetzt werden:

- Auftaktpressekonferenz in Berlin (im Haus der Bundespressekonferenz)
- Zwei Fachworkshops mit deutschen und europäischen Vertretern von Umwelt-Verbraucherschutz- und Verkehrsverbänden, EU-Kommission, Umweltbehörden und Umwelt- und Verkehrspolitikern zur Bewertung existierender Regelungen und Ausarbeitung eines konkreten Vorschlages für verbindliche Höchstverbräuche (die gleichbedeutend sind mit einem CO₂-Grenzwert).
- Zielgruppengespräche mit Entscheidungsträgern der Automobilwirtschaft, mittelständischen Betrieben der Zulieferindustrie und der Wissenschaft über geeignete Technologien und Konzepte zur CO₂-Reduktion. Gerade im Bereich der Zulieferindustrie profitieren von einer Innovationsoffensive in Sachen Kraftstoffverbrauch mittelfristig vor allem kleine und mittlere Unternehmen (KMUs).
- Begleitung und Bewertung der bevorstehenden Diskussionen über die voraussichtlich nicht eingehaltene Selbstverpflichtung, über Flottenverbräuche und moderne Konzepte zur Minderung der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr durch intensive Medienarbeit.
- Gezielte Umweltbildungsarbeit auf nationaler wie europäischer Ebene, vor allem mit Hilfe eines entsprechenden Internetauftritts sowie intensiver Medienarbeit.
- Dokumentation des Projektes (Erfolgskontrolle) und seiner sowohl inhaltlichen wie publizistischen Ergebnisse.

4. Lobbyarbeit

4.1 Politische Lobbyarbeit auf EU-Ebene

Die Deutsche Umwelthilfe schloss sich bereits früh mit dem EEB, dem European Environmental Bureau (Vertretung nahezu aller europäischen Umwelt- und Naturschutzverbände in Brüssel) und T&E (European Federation for Transport and Environment²) zusammen. In beiden Dachorganisationen ist die DUH Mitglied. Eine enge Zusammenarbeit erfolgte bei unseren Überlegungen zu einer CO₂-basierten Kraft-

² T&E zeichnete sich erst kürzlich mit dem Bericht 'How clean is your car brand?' („Wie sauber ist Ihre Automarke?“) aus. Der Bericht findet sich unter deren Website auf www.transportenvironment.org.

fahrzeugsteuer sowie bei der Diskussion zu Chancen und Perspektiven einer Umsetzung des Emissionshandels im Verkehrsbereich.

Die Deutsche Umwelthilfe trug dem amtierenden EU-Umweltkommissar Stavros Dimas ihre Besorgnis über das voraussichtliche Verfehlen der ACEA-Selbstverpflichtung wie folgt vor:

„Sehr geehrter Herr Dimas,

es ist kein Geheimnis mehr, dass die europäischen Autohersteller ihre freiwillige Selbstverpflichtung zur Reduzierung des CO₂-Ausstosses der Neufahrzeuge auf durchschnittlich 140 g/km bis 2008 nicht einhalten werden. Auch der von allen EU-Organen beschlossene Zielwert von 120 g CO₂/km bis 2012 kann durch Fortschreibung der Selbstverpflichtung definitiv nicht erreicht werden.

Neueste Studien belegen, dass insbesondere die deutschen Hersteller bei Neufahrzeugen die angestrebten Werte weit verfehlen und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie aufs Spiel setzen. Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) hat bereits mehrfach darauf hingewiesen, unter anderem in unserem Schreiben an Sie vom 08. November 2005.

Das Instrument der freiwilligen Vereinbarung ist gescheitert. Wir appellieren daher an Sie, ein Gesetzgebungsverfahren zur Festlegung verbindlicher Verbrauchsgrenzwerte in Gang zu setzen, die ab 2008 in Kraft treten. Die für Dezember 2006 angekündigte Mitteilung der Kommission sollte daher Vorschläge für rechtlich bindende Instrumente benennen, um innerhalb der nächsten 10 Jahre eine Halbierung des CO₂ Ausstoßes zu erzielen.

Nach Ansicht der DUH sollten die folgenden Aspekte integriert werden:

Ausgehend vom derzeitigen durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller in Europa neu zugelassenen Pkw von ca. 160 g/km soll der CO₂-Ausstoß im Jahr 2012 auf 120 g/km und im Jahr 2016 auf 80 g/km im Flottenmix sowohl EU-weit als auch in jedem Mitgliedsstaat gesenkt werden.

Eine Anrechnung von Biokraftstoffen für die CO₂-Minderung ist nicht zielführend, da die hier vorgeschlagenen Grenzwerte zum einen auf eine bessere Energieeffizienz von Fahrzeugen abzielen, zum anderen in den Ländern der EU unterschiedliche Beimischungsquoten von Biokraftstoff realisiert werden.

Anthropogen erzeugtes CO₂ sollte ab 2008 als Luftschadstoff behandelt werden, der analog zu den europäischen Pkw-Emissionsgrenzwerten zu regulieren ist.

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. schlägt eine Kombination von flotten- und fahrzeug-spezifischen Instrumenten vor. Ein Flottengrenzwert gewährleistet die vereinbarte

der Absenkung der durchschnittlichen Emissionen aller in der Europäischen Union verkauften Pkw. Der Flottenverbrauchswert soll als Anzeigewert (Monitoring) bei Überschreitung ergänzende Maßnahmen der EU und der Mitgliedsstaaten in Gang setzen. Die Mitgliedsstaaten sollten im Rahmen nationaler Gesetzgebung z.B. durch flankierende steuerliche Maßnahmen (fahrzeugbezogene Steuern wie z.B. eine CO₂-orientierte Kfz-Steuer und/oder Steueränderungen zur Absenkung des Verbrauchs von Dienstwagen) die Einhaltung des o. g. Durchschnittsverbrauchs der in ihren Ländern neu zugelassenen Pkw sicherstellen.

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. fordert als zentrales Steuerungsinstrument die Einführung fahrzeugspezifischer CO₂-Grenzwerte zur Durchsetzung (Implementation) der CO₂-Minderungsziele ab 2008. Bei der Festlegung der Grenzwerte soll in geeigneter Weise die Fahrzeuggröße bzw. Nutzung Berücksichtigung finden. Nach der erstmaligen Festlegung sollen fahrzeugspezifische Grenzwerte zudem eine automatische Verschärfung z.B. nach dem "Toprunner" -Prinzip erfahren. Bei Überschreitung der Grenzwerte wird die Zulassung verweigert.

Auf Initiative der DUH haben die großen deutschen Umweltverbände in einem gemeinsamen Papier die aufgeführten Forderungen an die deutsche Bundesregierung aus Anlass der deutschen Ratspräsidentschaft ab Januar 2007 gerichtet.

Die Zeit drängt. Bitte setzen Sie sich als Kommissar der Europäischen Union für eine verbindliche und sichere Reduzierung von Treibhausgasen im Straßenverkehr ein - in unser aller Interesse. Selbstverständlich stehen wir für vertiefende Gespräche gerne zur Verfügung.³

Die Europäische Kommission antwortete auf obiges Schreiben wie folgt:

„Die Kommission ist zurzeit mit einer Überprüfung der Gemeinschaftsstrategie befasst, die eine Verringerung der CO₂-Emissionen von PKW im Hinblick auf das Ziel von 120 g CO₂/km im Jahr 2012 herbeiführen soll. Als Teil dieser Überprüfung wird auch die Möglichkeit bindender Ziele für den CO₂-Ausstoß bzw. Treibstoffverbrauch in Betracht gezogen. Eine Mitteilung der Kommission an das europäische Parlament und an den Rat ist für Januar 2007 vorgesehen. Des Weiteren sieht das Legislativ- und Arbeitsprogramm der Kommission für 2007 die Verabschiedung eines Rechtsinstruments zur Verminderung von CO₂ von Leichtfahrzeugen (d.h. von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen) vor.

In Anbetracht dieses Zeitplans ist es mir nicht möglich, im Detail auf die einzelnen Optionen einzugehen, die in der Überprüfung der Strategie zum CO₂ von Automobilen betrachtet werden.....“

³ Brief an den EU-Umweltkommissar vom Herbst 2006, unterzeichnet von Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH

Exkurs: Auszug aus dem Briefwechsel mit Terrance Tamminen, Cabinet Secretary des Gouverneurs von Kalifornien im Vorfeld des Kalifornien-Workshops im April 2006 in Berlin:

“Dear Terry,

Thank you for your good letter of August 16, 2005. The Schwarzenegger administration’s leadership on environmental protection is significant not only in the United States, but across the Atlantic and around the world!

In this letter, I would like to update you on the activities of Deutsche Umwelthilfe (DUH) in support of the California motor vehicle emissions regulations now subject to an automobile industry lawsuit. Then I will present an invitation for your administration’s participation—ideally you personally—in an important conference in Germany. Finally, I will present some dates for your consideration for a possible meeting with you in California this autumn.

Deutsche Umwelthilfe Support for California in Auto Company Lawsuit

You may recall the extensive coverage of the efforts by DUH and other German NGOs in support of your position in the lawsuit relating to regulations under AB 1493. As you will recognize – especially given that you are one of those rare Americans who speaks German! – Governor Schwarzenegger’s work is closely followed in Europe.

It would be quite helpful if you, or perhaps Alan Lloyd or another of your colleagues, could communicate with us on an ongoing basis on your activities and plans on the lawsuit and other aspects of implementing AB 1493. Ideally, this would include information we could share, and enable us, with your approval, to publicly quote you and your team as appropriate (though of course we will also maintain any confidences that you might share with us). If there is a specific person you might designate for this it might make this occur in an efficient way.

DUH is organizing and will lead a national press conference in Berlin for financial analysts, planned for September 8th, focusing on the German automobile industry. We will focus on what they should do to reduce NOx and PMs and to increase production of hybrids and other efforts to reduce fuel consumption. The lawsuit against AB 1493 will be a topic too. If there is any information you might share for this – or any message from the Governor, or from you or Secretary Lloyd – that could be very helpful.

Berlin Workshop on Implications of AB 1493 for Transportation Sector

Going back nearly a decade, Germany and California have had a very productive cooperation on environmental production. Now, with you and Governor Schwarzenegger, there is a great opportunity to continue to build that relationship.

DUH intends to organize a public workshop in Berlin, presenting California's approach – AB 1493 – as a good model for Germany and the European Union to increase fuel efficiency in the transportation sector. You will also appreciate that bringing people together in this way can make all of our efforts more effective.

This public workshop will be the main event in our new campaign to establish a new EU regulation on CO₂-emissions in the transportation sector; in turn, this will be followed up with a second workshop presenting the new Chinese regulation on fuel consumption limits. This is undertaken in the context of – thus far – a disappointingly low level of commitment by automotive manufacturers to CO₂ reduction, making an EU-wide approach necessary. In 2008 there will be a need for an European regulation on this topic because of the failure of an broken agreement between car industry and EU Commission.

To start the political process we want to present und discuss existing regulations like AB 1493 on this topic. Because California has a long history in clean air regulations for Europe (most prominently, catalytic converters and reformulated fuels) we anticipate significant interest from journalists, opinion leaders and the general public.

It would be ideal if you personally could participate; your experience in the NGO and government sector, combined with your affinity for Germany and Austria, would be quite a draw! Understanding that your already busy schedule will be filled with the November special election and its aftermath, as well as the annual budget and State of the State work, we would make every effort to plan around your needs. Would there be a time between November and February that might work for you?

Our proposed team would be for you to present the political and general picture; perhaps a representative from Cal/EPA to provide technical information, an NGO representative from California, and Jim Strock (who has worked with DUH on these events previously and can also provide you with more information you may require) as moderator/introducer. I would look to you and Jim for recommendations on a good NGO participant from California.”

4.2 Politische Lobbyarbeit auf Bundesebene

4.2.1. Eckpunktepapier

Die DUH entwickelte mit ihrem „Sofortprogramm zur Minderung der Klimagas-Emissionen von Pkw“ Eckpunkte für eine rasche Eindämmung wachsender Klimabelastungen im Straßenverkehr und forderte die Bundesregierung im Februar 2007 auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen:

- Einführung verbindlicher CO₂-Grenzwerte für alle in Europa ab 2008 neu zugelassenen Pkw.
- Abschaffung der steuerlichen Abzugsfähigkeit beim Kauf dienstlich genutzter Pkw-Neuwagen mit einem CO₂-Ausstoß oberhalb der CO₂-Zielwerte der EU, d.h. 140g CO₂/km (bis 2008) bzw. 120g CO₂/km (ab 2012).
- Verbindliche Vorgaben im öffentlichen Beschaffungswesen zur Einhaltung der CO₂-Zielwerte der EU bei Neuanschaffungen von Pkw, wonach Pkw-Neuwagen mit einem CO₂-Ausstoß oberhalb der CO₂-Zielwerte der EU, d.h. 140g CO₂/km (bis 2008) bzw. 120g CO₂/km (ab 2012) nicht mehr angeschafft werden dürfen.
- Einführung einer CO₂-abhängigen Kfz-Steuer für Pkw (wie bereits im Koalitionsvertrag angekündigt). Die neue Kfz-Steuer, die die bisherige hubraumabhängige Steuer ablöst, muss gleichzeitig besonders abgasarme, saubere Pkw besser stellen (derzeit Hybridfahrzeuge sowie Diesel-Pkw, die bereits die strengsten japanischen und amerikanischen Abgasstandards bei Partikeln und NO_x erfüllen).
- Umstellung der unzureichenden und verbraucherfeindlichen Energiekennzeichnung beim Neuwagenkauf in Anlehnung an die Regelung bei Elektrogeräten („weiße Ware“), wie dies in Belgien, den Niederlanden oder der Schweiz bereits geschieht. Die künftige Regelung soll dem Verbraucher den unmittelbaren Vergleich der Fahrzeuge ermöglichen. Sie soll darüber hinaus den Kraftstoffmehrverbrauch im Vergleich zum sparsamsten Pkw – ausgedrückt in Euro – und über eine angenommene Gesamtnutzungsdauer darstellen.
- Schnelle Verabschiedung der EU-Initiative zur korrekten und vollständigen Angabe des CO₂-Ausstoßes, die sowohl alle verbauten Energieverbraucher wie Klimaanlage, Radio etc. berücksichtigt als auch den realen Fahrbetrieb abbildet sowie rasche Umsetzung in nationales Recht.

- Überwachung und gegebenenfalls Strafverfolgung von Manipulationen der Automobilhersteller an der Motoren-/Abgassteuerung, die zu sprunghaft erhöhten Spritverbräuchen und Abgaswerten außerhalb des „EU-Prüfzyklus“ führen. (Derartige Manipulationen, die Angabe falscher Verbrauchswerte und Trickserien bei der Typenzulassung – z.B. Ausstattung des Prüffahrzeugs mit rollwiderstandsärmeren Reifen als das Serienmodell – sind den Behörden bekannt, werden jedoch bisher nicht verfolgt).
- Anpassung der Höchstgeschwindigkeit auf deutschen Autobahnen entsprechend dem EU-Durchschnitt. Angestrebt wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung, wie sie in allen zivilisierten Ländern der Welt seit langem üblich ist.
- Verbindliche Festlegung einer fahrzeugseitig einheitlichen maximalen Geschwindigkeit über die Motorsoftware mindestens auf den in Japan geltenden Grenzwert von 190 km/h. Dies würde gegenüber den derzeit zulässigen und praktisch möglichen Höchstgeschwindigkeiten bis über 400 km/h auf deutschen Straßen mehr als eine Halbierung bedeuten. Selbst Kleinwagen wie der Opel Corsa und VW Polo erreichen heute 225 km/h, der 1er BMW erreicht per Software Tuning 260 km/h, wird aber werksseitig bei 250 km/h „abgeregelt“. VW hat derzeit sechs Serien-Pkw mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h im Angebot, der max. Verbrauch des 407 km/h schnellen VW-Bugatti Veyron beträgt bei Vollgas 100 l/100km.

4.2.2. Steuer-Privilegien für „Dienstwagen“ mit extremen Klimagas-Emissionen

Spätestens seit dem Vorschlag der EU-Kommission für einen durchschnittlichen Emissions-Zielwert von effektiv 130 Gramm Kohlendioxid pro gefahrenen Kilometer (g CO₂/km) ist das Festhalten an schweren Spritschlucker-Limousinen unverantwortlich. Unter der Überschrift „*Bundesregierung soll klimaschädliche Dienstwagenflotte komplett austauschen*“ veröffentlichte die DUH Anfang 2007 den CO₂-Ausstoß und Spritverbrauch der Dienstwagenflotte von Regierungsmitgliedern und kritisierte das mangelhafte Vorbildverhalten der Bundesministerien für den Klimaschutz. Die DUH forderte den Komplettaustausch der Dienstwagenflotte der Mitglieder der Bundesregierung gegen emissionsarme Fahrzeuge: Derzeit belasten die Dienstwagen deutscher Bundesminister das Klima mit durchschnittlich etwa 240 g CO₂/km und überschreiten damit den von der EU-Kommission Anfang Februar 2007 in einer Mitteilung veröffentlichten EU-Zielwert für Pkw um fast das Doppelte.

Der im Vorfeld der Veröffentlichung von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel eingebrachte Vorschlag, die in seinem Ministerium mit der Reisetätigkeit verbundenen Klimabelastungen durch eine Ausgleichszahlung für Klimaschutzmaßnahmen zu beheben, löst nach unserer Ansicht das zugrunde liegende Problem Sprit schluckender

Pkw nicht: Als Standardfahrzeuge nutzen die Regierungsmitglieder Audi A8 quattro, VW Phaeton, Mercedes S- und E-Klasse und 7er BMW-Limousinen.

Abb. 1: DUH-Recherche vom 6. bis 12. Februar 2007; Folgende Häuser wollten weder zu den Dienstwagen ihrer



Wer emittiert wie viel? PS, Spritverbrauch und CO₂-Ausstoß aktueller Dienstwagen der Bundesminister bzw. ihrer Staatssekretäre

Ministerium	Minister / StS	Fahrzeug	PS	Stadtverbrauch	CO ₂ / km
BMG	Ulla Schmidt	Mercedes-Benz S500	388	17,7 l	286 g
BMWT	Michael Glos	BMW 750 i Benzin	367	16,9 l	271 g
BMVBS	Wolfgang Tiefensee	BMW 740 i Benzin	306	16,3 l	267 g
BMFSJF	Ursula v. d. Leyen	Audi A8 4,2 Benzin	350	15,7 l	259 g
BMJ	Brigitte Zypries	VW Phaeton V6 TDI	225	12,9 l	259 g
BMI	StS Hahlen/Hanning	VW Phaeton V6 TDI	225	12,9 l	259 g
BMU	Sigmar Gabriel	Audi A8 4,2 TDI	326	13,3 l	249 g
BMAS	Franz Müntefering	Audi A8 4,2 TDI	326	13,3 l	249 g
BMF	Sts Diller/Hendricks	Mercedes-Benz S350	272	14,7 l	247 g
BMBF	Annette Schavan	Mercedes-Benz S350	272	14,7 l	247 g
BMELV	Horst Seehofer	Audi A8 3,0 TDI	233	12,1 l	223 g
Ausw. Amt	StMin Erler / Gloser	Audi A8 3,0 TDI	233	12,1 l	223 g
BMZ	H. Wiczeorek-Zeul	Mercedes-Benz E200	184	12,1 l	212 g

(Quelle DUH-Recherche vom 6. bis 12. Februar 2007; Folgende Häuser wollten weder zu den Dienstwagen ihrer Minister noch zu denen ihrer Staatssekretäre Angaben machen: Verteidigungsministerium, und Bundeskanzleramt bzgl. des Staatsministers im Kanzleramt. Gepanzerte Pkw wurden nicht aufgenommen.)

Minister noch zu denen ihrer Staatssekretäre Angaben machen: Verteidigungsministerium und Bundeskanzleramt bzgl. des Staatsministers im Kanzleramt. Gepanzerte Pkw wurden nicht aufgenommen)

Selten führte eine Anfrage der DUH zu größerer Aufregtheit als die Recherche über die Dienstwagen-Gewohnheiten der Spitzenpolitiker. Zum Teil benötigten die Ministerien mehr als zehn Tage, um Auskunft über die (ungepanzerten) Fahrzeuge der Bundesminister und Staatssekretäre in Berlin und Bonn zu geben. Trotz mehrfacher Anschreiben und Anrufe in Pressestellen und Ministerbüros gaben sich die meisten Häuser ausgesprochen einsilbig. Immerhin zu dreizehn Ministerien konnte die DUH Angaben erhalten oder über Dritte recherchieren.

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH kritisierte: „Die Automobilhersteller nutzen unsere Spitzenpolitiker jeden Abend in der Tagesschau als kostenlose Werbeträger für ihre schweren Limousinen. Sie können sicher sein, dass die Investition sich rechnet. Denn dem schlechten Beispiel folgen jährlich hunderttausende Dienstwagen-Berechtigte, die offenbar in Punkto Wichtigkeit und CO₂-Belastung nicht hinter der Staatsspitze zurückstehen wollen. Während die deutschen Autohersteller die Ministerien mit Preisnachlässen von bis zu 60 Prozent locken, kämpft ausgerechnet der Bundesfinanzminister für die Beibehaltung überkommener Subventionen von bis zu 49 Prozent beim Kauf Klima belastender Dienstwagen, die den Steuerzahler jedes Jahr dreistellige Millionenbeträge kosten“.

Bei diesem Geschäft gerät nach Überzeugung der DUH regelmäßig die Dienstkraftfahrzeugrichtlinie der Bundesverwaltung (DKfzR) unter die Räder. Diese schreibt ausdrücklich vor, dass „bei der Auswahl der Fahrzeuge auf einen kostengünstigen Unterhalt und geringen Spritverbrauch“ zu achten sei. Dabei muss ein deutscher Minister nicht einmal ein japanisches Auto kaufen, wenn er sowohl die Dienstvorschriften einhalten als auch einen persönlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten will: Für 40.103 Euro ist zum Beispiel der Mercedes-Benz E-220D mit 170 PS, 227 km/h Spitzengeschwindigkeit und einem moderaten Emissionswert von 167 g CO₂/km zu haben.

Die Bundesregierung beschloss darauf hin in ihrer Kabinettsitzung vom 28.02.2007, Fahrten ihrer hoch motorisierten Dienstwagen mit Zahlungen an Klimaschutzprojekte zu kompensieren. Von den insgesamt drei bis vier Millionen Euro, die die Bundesregierung zum Ausgleich des CO₂-Ausstoßes durch Dienstflüge und -fahrten aufbringen will, entfielen nach DUH-Recherchen auf Pkw-Dienstwagen allerdings lediglich Zahlungen in Höhe von rund 5.000 Euro pro Ministerium und Jahr.

Die DUH kommentierte dies öffentlich als „Placebo-Politik“: Eine Entscheidung der Bundesregierung für fortschrittliche und emissionsarme Dienstwagen wäre nach unserer Überzeugung ein für jedermann nachvollziehbares Signal gewesen. Statt dessen soll die Dienstwagenflotte bis auf weiteres praktisch unverändert bleiben.

4.2.3. Überwachung der Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung

Seit März 2005 führt die DUH stichprobenartige Kontrollen zur korrekten Gestaltung von Annoncen in Zeitungen, Zeitschriften und im Internet hinsichtlich der Einhaltung der Energieverbrauchskennzeichnung für Pkw (Pkw-EnVKV) durch, die Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen in der Autowerbung verbindlich vorschreibt. Außerdem werden von der DUH regelmäßig Testbesuche in Autohäusern durchgeführt.

Eine umfassende Kennzeichnung ist nach unserer Auffassung unerlässlich für die Kauf-Entscheidung des Verbrauchers bei der Abwägung der Vor- und Nachteile eines Pkws. Werden Pkw mit Motorisierungsangaben beworben (z.B. durch Angaben von PS, kW, Hubraum) oder das konkrete Modell eines Fahrzeuges, müssen die Verbrauchsangaben veröffentlicht werden.

Nachdem die DUH klagebefugter Verbraucherschutzverband ist (Eintragung in die Liste qualifizierter Einrichtungen gemäß §4 des Unterlassungsklagegesetzes am 13. Oktober 2004), mahnt sie betreffende Hersteller oder Händler ab, macht sie auf den Verstoß aufmerksam und fordert sie auf, zukünftig für die Einhaltung der EnVKV Sorge zu tragen.

Bisherige Ergebnisse

Während zu Beginn der DUH-Aktivitäten zahlreiche Werbeanzeigen fehlerhaft gestaltet waren, sind nach nunmehr zwei Jahren ca. 95 Prozent korrekt mit allen erforderlichen Angaben versehen. Bei Stichproben in Autohäusern sieht die Realität leider noch etwas anders aus, aber auch hier sind wichtige Schritte getan. So hat die DUH z.B. zu Beginn des Jahres 2006 alle Pkw-Händler mit angeschlossenen Verkaufsräumen (gesamt: 194) im Bundesland Berlin besucht und eine Kontrolle der Kennzeichnung vorgenommen. Gravierende Verstöße gegen die Kennzeichnung wurden dabei abgemahnt, weniger schwere Fehler den betreffenden Händlern mitgeteilt und immerhin 63 Verkaufsstellen konnten als „good practice-Betriebe“ verzeichnet werden.

4.2.4. CO₂-basierte Kraftfahrzeugsteuer

Die Deutsche Umwelthilfe erarbeitete im Februar 2007 gemeinsam mit dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) ein Konzept zur CO₂-basierten Kfz-Steuer für Neuwagen. Das Modell „Kfz-Steuer wird Klimasteuer“ sieht eine starke Spreizung der Steuerbelastung zwischen Pkw mit hohem und mit niedrigem Spritverbrauch vor. So würde die geländegängige Luxuslimousine VW Touareg V 10 TDI mit einem Verbrauch von 12,8 Litern Diesel auf 100 Kilometern und einem CO₂-Ausstoß von 333 Gramm pro Kilometer 2.698 Euro statt wie bisher nur 772 Euro pro Jahr kosten. Für den zurzeit sparsamsten Benziner, den Toyota Prius mit Hybridmotor, fielen jährlich dagegen nur 41 Euro an.

Anlässlich einer gemeinsamen Pressekonferenz von VCD, BUND und DUH am 02.03.07 erklärte Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD: *„Einen ernsthaften Beitrag zum Klimaschutz kann die CO₂-basierte Kfz-Steuer nur dann liefern, wenn Energieeffizienz belohnt und Pkw mit hohem Verbrauch im Gegenzug mit hohen Kosten belegt werden. Wer sich heute noch für einen Spritfresser entscheidet, soll wissen, dass er künftig nicht nur an der Tankstelle, sondern auch bei der jährlichen Steuer kräftig draufzahlen wird.“*

Die Berechnungsgrundlage der von den drei Verbänden vorgeschlagenen Klimasteuer leitet sich aus den Erfordernissen des Klimaschutzes ab: Je mehr CO₂ ein Fahrzeug emittiert, desto stärker wird stufenweise die Steuer pro Gramm des Treibhausgases angehoben. Minimal werden 40 Cent pro Gramm bei einem CO₂-Ausstoß von bis zu 120 Gramm pro Kilometer und maximal 16 Euro ab 251 Gramm CO₂ pro Kilometer erhoben. Durch die Klimasteuer würden nicht nur Kleinwagen begünstigt. In fast allen Fahrzeugklassen gibt es sparsame Modelle, die von der Steuer profitie-

ren. Für Alt-Pkw ließe sich das neue Steuermodell nur schrittweise und mit angemessenen Höchstgrenzen anwenden, weil die Steuersätze für Autos mit hohem Verbrauch sprunghaft ansteigen würden und für Millionen von gebrauchten Wagen keine verbindlichen CO₂-Werte vorliegen.

Werner Reh, der Verkehrsexperte des BUND, kommentierte den Entwurf wie folgt: *„Die CO₂-basierte Kfz-Steuer ist zwingend erforderlich, um das EU-Klimaziel von 130 Gramm pro Kilometer zu erreichen. Ohne dieses Signal würden die deutschen Hersteller auch in Zukunft ihren Wettbewerbern hinterherhinken und Klimaschutz mit der Ausrede torpedieren, die Kunden würden keine Sparautos kaufen. Die technischen Lösungen für spritsparende Pkw sind längst entwickelt. Weil die Zeit drängt, sollte die Kfz-Steuer rasch in die alleinige Bundeszuständigkeit übernommen werden.“*

Die DUH unterstützt das unter der Federführung des VCD entstandene Konzept für eine zeitgemäße Klimasteuer. Allerdings reicht die CO₂-basierte Kfz-Steuer allein nicht aus, um die massive Fehlsteuerung hin zu übermotorisierten und Sprit schluckenden Limousinen zu brechen. Im Jahr 2006 waren mehr als die Hälfte aller neu zugelassenen Pkw (54 Prozent) als Firmen- bzw. Dienstwagen angemeldet und wurden somit steuerlich subventioniert. Wir brauchen deshalb sehr schnell das Ende der steuerlichen Abzugsfähigkeit für alle Dienst-Pkw, die den CO₂-Zielwert für 2008 in Höhe von 140 g/km übersteigen.⁴

4.2.5. Überlegungen zu einem Emissionshandel für den Verkehrsbereich

Im Rahmen der Kooperation mit anderen NGOs hat die DUH umfassend Modelle zur Einführung verbindlicher Grenzwerte diskutiert. Im Rahmen dieser Debatte wurde auch die Möglichkeit erörtert, den für Energiewirtschaft und Industrie eingeführten Emissionshandel auf den Verkehrssektor anzuwenden. Bei näherer Betrachtung zeigen sich jedoch zahlreiche Nachteile, die einer Anwendung dieses Systems entgegen stehen:

Ein Emissionshandelsmodell ist nur als offenes System sinnvoll, da nur so die Hersteller selbst motiviert werden. Allerdings ist die Entwicklung sparsamer Fahrzeuge heute absehbar teurer als der Preis im offenen Emissionshandel wäre. Daher ist der Anreiz hier gering. Auch besteht die Gefahr, dass andere Marktteilnehmer als Automobilhersteller die Emissionsrechte aufkaufen.

⁴ Das VCD-Hintergrundpapier zur CO₂-basierten Kfz-Steuer mit Beispielrechnungen: http://www.vcd.org/VCD_Klimasteuer.pdf

Ein offener Emissionshandel ist rechtlich erst ab der nächsten Verpflichtungsperiode, also ab 2013, realisierbar. Dies widerspricht der Absicht, bereits ab 2012 neue Grenzwerte zu etablieren

Ein geschlossenes System beinhaltet die Gefahr, dass es mit Absprachen der Hersteller untereinander nicht zum Verkauf der Emissionsrechte kommt. Denkbar wäre zwar eine Regelung, nach der die Rechte nach einer gewissen Zeit nicht mehr verkäuflich sind. In jedem Fall ist in diesem Modell jedoch eine Regulierungsbehörde – auf europäischer Ebene erforderlich – zum Scheitern verurteilt!

Aufgrund der bestehenden unterschiedlichen Schwerpunkte der verschiedenen Hersteller in den einzelnen europäischen Ländern ist zu erwarten, dass im wesentlichen Emissionsrechte von etwa französischen oder italienischen Herstellern an deutsche Hersteller verkauft werden. Der daraus resultierende Aspekt, dass das Geld für die Rechte mehr oder minder einseitig von Deutschland ins europäische Ausland fließen würde, bringt emotionale Begleiterscheinungen mit sich, die bei einer politischen Debatte im Vorfeld der Entscheidung nicht zu unterschätzen sind.

Das komplexe System des Emissionshandels ist bereits in seiner bestehenden Form für Außenstehende nur schwer nachvollziehbar. Eine Ausweitung auf den Verkehrssektor würde dies noch verstärken.

Das System ist nicht „politisiert“ – aus diesem Grund sind im übrigen auch die Hersteller nicht dafür.

Eine Regulierung über die Zulassungsbehörde, verbunden mit Zulassungsverboten wäre, anders als der Emissionshandel, unmittelbar ableitbar.

Aus den genannten Gründen wird eine Einbindung in den Emissionshandel von der DUH sowie den anderen NGOs abgelehnt. Bevorzugt wird ein Modell, das einfach kommunizierbar, mit den bestehenden rechtlichen und administrativen Strukturen umsetzbar und in seiner Wirkung effektiv ist.

4.2.6. Lobby-Gespräche

Folgende Lobby-Gespräche wurden unter anderem von Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und dem Bevollmächtigten für Energie und Klima der DUH durchgeführt⁵:

07.06.06: Biofuels in Europe, Erörterung umweltorientierter Lösungsansätze, Tagung in Brüssel mit BirdLife International, T&E, EEB, Stefan Bundscherer

⁵ Keine abschließende Aufzählung

- 15.06.06: Treffen mit Aat Peterse T&E, Werner Reh BUND, Dietmar Oeliger NABU, Gerd Lottsiepen VCD, Günther Hubmann Greenpeace, Stefan Bundscherer und Jürgen Resch zu Klimagase im Straßenverkehr, Abstimmung über aktuelle Diskussionen/Tendenzen und weiteres Vorgehen
- 23.06.06: Teilnahme am Strategiebeirat DNR zur deutschen Ratspräsidentschaft, Abstimmung der Themen und Arbeitsstruktur, Koordinierung von Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit, Stefan Bundscherer
- 11.09.06: Koordination Abstimmungsgespräche zur Entwicklung eines gemeinsamen Papiers für die DNR Konferenz zum Auftakt der deutschen EU/G8 Präsidentschaft (und 29.09.06)
- 18./
- 20.10.06: DNR-Konferenz zur deutschen Präsidentschaft, im Vorfeld weitere Abstimmungsgespräche mit dt. NGO und T&E
- 6.12.06: T&E Treffen in Brüssel, europäische NGO beraten gemeinsames Vorgehen im Zusammenhang mit Forderung nach verbindlicher Regelung für Begrenzung CO₂ Ausstoß für PKW, Dorothee Saar

Zahlreiche Lobbygespräche mit dem Bundesumweltministerium, darunter mit den Staatssekretären sowie den Fachabteilungen, u.a. Dr. Lahl, Dr. Friedrich (Umweltbundesamt), Mitgliedern des Deutschen Bundestags (Umwelt- und Verkehrsausschuss), Vertretern von Umwelt- und Naturschutzverbänden, Verkehrs- und Automobilclubs sowie mit den Automobilherstellern wurden geführt.

4.2.7. Workshops

Um für den Europäischen Raum Modelle einer verbindlichen Regulierung von Höchstverbräuchen und CO₂ Ausstoß im Verkehrssektor umfassend diskutieren zu können, hat die DUH im Rahmen von Workshops bereits bestehende Regelungen aus den USA und asiatischen Staaten vorgestellt. Wir konzentrierten uns auf die Durchführung von zwei Veranstaltungen mit hochrangigen Vertretern der jeweiligen Nationen, wobei einmal die Regelungen in den USA, zum anderen die Regelungen in Japan und China auf der Agenda standen.

Da die Automobilindustrie geschlossen eine Regulierung des Klimagasausstoßes im Straßenverkehr ablehnte, (siehe Klage gegen entsprechende Regelung in Kalifornien und entsprechende Statements rund um die voraussichtlich gescheiterte Selbstverpflichtung des ACEA für 2008 in Europa aller Automobilunternehmen) wurden beide Fachworkshops ohne Beteiligung der Automobilindustrie durchgeführt. Trotz mehrfa-

cher Zielgruppengespräche konnte die Automobilindustrie nicht zu einer differenzierteren Position bewegt werden.⁶

Transatlantischer Policy-Workshop: The New California Auto Emissions Standard: How should Europe Respond?

Der transatlantische Politik-Workshop am 28. April 2006 stand unter dem Eindruck, dass immer mehr Länder nach Wegen suchen, den ungebremsten Kraftstoffverbrauch, die damit verbundene Ressourcenvernichtung und in der Folge die das Weltklima bedrohenden Treibhausgas-Emissionen ihrer wachsenden Autoflotten wirksam einzudämmen.

Darüber hinaus bestand zwischen den etwa 50 Teilnehmern und Teilnehmerinnen des Fachsymposiums von dies- und jenseits des Atlantiks weitgehende Einigkeit, dass der internationale Trend weg gehe von Versuchen, Klimaschutzziele im Verkehr an spezifischen Kraftstoffverbräuchen und Flottenverbräuchen zu orientieren. Vielmehr müssten Spritschlucker künftig spürbar höher besteuert werden als Fahrzeuge mit hoher Verbrauchseffizienz. Nach der Weigerung europäischer Autobauer, Sprit sparende Pkw entlang ihrer verbindlichen Zusagen gegenüber der EU-Kommission zu entwickeln, sprachen sich die deutschen, europäischen und amerikanischen Experten fast einmütig für neue Strategien zur Eindämmung der verkehrsbedingten Klimagase aus.

An dem Workshop in den Räumen der DUH in Berlin nahmen neben deutschen und europäischen Nichtregierungsorganisationen aus dem Verkehrsbereich, Umwelt- und Verkehrsexperten aus dem Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt, Fachleuten aus dem Bundestag und dem EU-Parlament auch hochrangige Gäste aus Kalifornien teil – dem US-Staat, der unter Gouverneur Arnold Schwarzenegger zum Gegenpol der klimafeindlichen Anti-Kioto-Politik der Bush-Administration geworden ist. Angeführt wurde die Expertendelegation aus den USA von den früheren kalifornischen Umweltministern James M. Strock (1991-1997) und Dr. Alan C. Lloyd (2005 – 2006). Lloyd, der von Schwarzenegger kurz vorher zum Leiter eines ehrgeizigen, langfristigen Klimaschutzprogramms berufen wurde, gilt als „Vater“ des Klimaschutzgesetzes AB 1493, gegen das derzeit amerikanische, europäische und insbesondere auch deutsche Autohersteller (DaimlerChrysler, Volkswagen, BMW, Porsche) vor kalifornischen Gerichten klagen.

Das Expertentreffen fand unter dem Eindruck des kurz vor dem Workshop abgegebenen Eingeständnisses von Mitgliedern des Verbandes der Europäischen Autoher-

⁶ Siehe auch 3.3. Lobbyarbeit bei Automobilherstellern.

steller ACEA statt, dass die 1998 eingegangene Verpflichtung zur Reduzierung der durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen neu verkaufter Pkw bis 2008 auf 140 g CO₂/km nicht eingehalten werden soll.

Im Folgenden werden die im Rahmen dieses Workshops abgegebenen Statements zusammenfassend dokumentiert:

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, e.V. forderte: *„Das Instrument der „Selbstverpflichtung“ der Wirtschaft gegenüber Gesellschaft und Politik ist mit der offiziellen Ankündigung der Nichteinhaltung über diesen Einzelfall hinaus desavouiert. Nun muss die EU handeln und ab 2008 DaimlerChrysler & Co mit verbindlichen Normen veranlassen, endlich verbrauchsarme Autos zu bauen“*. Er gab damit der Überzeugung der großen Mehrheit der Teilnehmer und Teilnehmerinnen Ausdruck. Dringend notwendig sei es nun, dass die EU-Kommission zur Strategie verbindlicher Verbrauchsgrenzwerte für alle neu zugelassenen Pkw zurückkehre, die sie bereits Ende der 90er Jahre verfolgt hatte. Damals hatte sich die Herstellerindustrie mit ihrer 140 g CO₂/km-Zusage erfolgreich einer Entschließung des EU-Parlaments widersetzt und sich ordnungsrechtlichen Verbrauchsvorgaben entzogen. Nur verbindliche Verbrauchsgrenzwerte gäben den Entwicklungsingenieuren hinreichend konkrete Ziele vor, so dass sie *„statt immer leistungsstärkerer zukünftig die notwendigen verbrauchsärmere Motoren konstruieren“*, sagte Resch. Den vor US-Gerichten ausgetragenen Widerstand der deutschen Autohersteller DaimlerChrysler, Volkswagen, BMW und Porsche gegen die inzwischen von über zehn US-Bundesstaaten übernommene kalifornische Klimagasgesetzgebung nannte Resch skandalös. Anstatt effiziente Autos zu entwickeln, kämpften die deutschen Autobauer vor Gericht für ein Recht auf den Bau von Klimakillern und Spritschluckern.

Dr. Alan C. Lloyd, bisheriger kalifornischer Umweltminister und Initiator des dortigen Klimaschutzprogramms, forderte Politiker und Nichtregierungsorganisationen auf, den Druck auf die Autoindustrie weltweit zu verstärken. Angesichts der Ergebnisse der Klimaforscher und der dramatischen Folgen extremer Wetterlagen wie im vergangenen Herbst in New Orleans sagte Lloyd, die verantwortlichen Manager *„können versuchen, wegzulaufen, aber sie können sich nicht länger verstecken.“* Die unter anderem im Klimaschutzgesetz AB 1493 festgelegte kalifornische Strategie verlange von den Autoherstellern strengere Effizienzregeln unabhängig von der ebenfalls vorangehenden Förderung alternativer Kraftstoffe. Angesichts der Klimafolgen sei Kohlendioxid heute aus kalifornischer Sicht zu einem Schadstoff geworden wie andere, direkt gesundheitsschädliche Autoabgase auch, mit Auswirkungen auf die Natur und auch die Gesundheit der Menschen.

James M. Strock, kalifornischer Umweltminister von 1991 bis 1997, erklärte, gemeinsam sei der kalifornischen und europäischen Klimaschutzpolitik, dass sie von den

Verantwortlichen *„immer dringlicher wirksame Strategien zur Minderung des Ölkonsums im Verkehrssektor einfordert“*. Jenseits aller technischen Details solcher Strategien sei *„Kern der Botschaft, dass die EU und die Vereinigten Staaten bei der Eindämmung der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen politisch führen müssen.“* Kalifornien versuche schon seit vielen Jahren, seinen Teil auf Seiten der USA dazu beizutragen.

Dr. Uwe Lahl, der unter anderem für Verkehr und Gesundheit zuständige Abteilungsleiter im Bundesumweltministerium (BMU), bestätigte in einem Übersichtsreferat, dass das 140 g CO₂/km-Ziel der europäischen Hersteller ohne *„zusätzliche Anstrengungen“* voraussichtlich nicht eingehalten werden könne. Lahl forderte dazu auf, die Automobilindustrie nicht aus ihrer Verpflichtung zu entlassen und konsequent die Einhaltung dieses Ziels zu verlangen. Steuerliche Anreize zur Reduzierung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs würden von der Bundesregierung politisch vorbereitet, mit Entscheidungen sei jedoch frühestens 2008 zu rechnen. Die bisherigen Reduzierungsanstrengungen seien im Bereich der Dieselantriebe erfolgreicher gewesen als bei den Benzinern, würden aber auch dort voraussichtlich nicht ausreichen, um das EU-Ziel von 140 g CO₂/km bis 2008 einzuhalten. Als zusätzliche Maßnahme verfolgten EU und Bundesregierung das Ziel einer rascheren Ausweitung des Anteils biogener Kraftstoffe im Verkehrssektor.

Dr. Axel Friedrich, Abteilungsleiter für Umwelt und Verkehr im Umweltbundesamt erklärte, in der gegenwärtigen Situation sei es das wichtigste für Politik und Nichtregierungsorganisationen dies- und jenseits des Atlantiks, bei den Autoherstellern Effizienzprogramme auszulösen. Darüber, wie das zu erreichen sei, müsse mehr nachgedacht werden. In China und anderen Ländern existierten mit den gesetzlichen Regelungen zu den Höchstverbräuchen bereits Anreize, einen solchen Prozess zu beschleunigen. Jeder Autohersteller, der in Zukunft seine Fahrzeuge auf dem Weltmarkt erfolgreich vermarkten wolle, müsse eigene Anstrengungen zur Treibhausgas-Reduzierung seiner Fahrzeuge unternehmen. Friedrich: *„Kohlendioxid ist ein Schadstoff. Es muss deshalb so wie andere Schadstoffe reduziert werden. Schon die heute verfügbaren Technologien erlauben kurzfristig hohe Minderungen des spezifischen Kraftstoffverbrauchs und damit der klimaschädlichen CO₂-Emissionen zu Kosten, die für die Gesamtgesellschaft vorteilhaft sind.“*

Roland Hwang, Leiter der Verkehrsabteilung des Natural Resources Defence Council NRDC in San Francisco, Kalifornien forderte die Automobilindustrie auf, nicht länger auf Blockade und Verlangsamung einer Entwicklung zu setzen. Hwang: *„Das zukünftige Marktvolumen für saubere Autos allein zwischen den US-Staaten, die die kalifornischen CO₂-Standards übernommen haben, und der EU summiert sich auf 20 Millionen Fahrzeuge pro Jahr. Autohersteller, die auf diesem globalen Markt konkurrenz-*

fähig sein wollen, müssen ihre Lobbyisten nach Hause holen und stattdessen ihre Ingenieure zu Höchstleistungen anspornen.“

Aat Peterse von der European Federation for Transport and Environment T&E in Brüssel berichtete über ein in Großbritannien seit einigen Jahren erfolgreiches steuerliches Anreizsystem zur Förderung von verbrauchseffizienten Dienstwagen. *„Wer sich in Großbritannien einen Spritschlucker als Dienstwagen leistet, muss erheblich mehr Einkommenssteuern zahlen, als der Fahrer eines effizienten Fahrzeugs. Die Folge ist, dass Dienstwagen inzwischen im Durchschnitt deutlich weniger Kraftstoff verbrauchen als der Durchschnitt der Privatwagen. Weil der Anteil von Dienstwagen an allen neu zugelassenen Fahrzeugen heute enorm hoch ist, ergibt sich eine spürbare Klimaentlastung“,* sagte Peterse.

Stefan Bundscherer, Leiter Energie und Klima der Deutschen Umwelthilfe, erklärte, die von deutschen und europäischen Nichtregierungsorganisationen verfolgte Strategie verbindlicher Höchstverbräuche müsse von vornherein so angelegt sein, dass sich die Hersteller nicht *„über Rechenkunststücke und Schlupflöcher wirklich wirksamen Maßnahmen entziehen können“*. Heute seien insbesondere im Hochgeschwindigkeitsland Deutschland die von den Unternehmen öffentlich verbreiteten Verbrauchsangaben regelmäßig zu niedrig angesetzt. Darüber hinaus werde der Energieverbrauch von Klimaanlage, die inzwischen fast flächendeckend auch in Europa angeboten würden, schlicht unterschlagen. Bundscherer: *„Alle Nebenverbräuche müssen in Zukunft ehrlich, transparent und vollständig eingerechnet werden.“*

Bundscherer warnte die Politik in Deutschland und Europa davor, auf das Ansinnen der Autohersteller einzugehen, den künftigen Zuwachs des Anteils biogener Kraftstoffe als Effizienzsteigerung der Autofлотten zu werten. Dies würde nur den politischen Druck verringern, zu echten technischen Verbrauchsminderungen zu kommen. Die DUH befürworte grundsätzlich die Entwicklung solcher klimaschonender Kraftstoffe, solange dies *„innerhalb ökologischer Leitplanken“* geschehe. Bundscherer: *„Biokraftstoffe sind wertvolle Edelstoffe, die nicht in ineffiziente Motoren gehören. Sie mögen als zusätzliche Maßnahme sinnvoll sein, als Ersatz für Effizienz im Fahrzeugantrieb dürfen sie nicht herhalten.“*

Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), forderte *„eine Neuorientierung der Kfz-Steuer, die sich am Ausstoß des Treibhausgases CO₂ orientiert. Spritsparende Fahrzeuge werden von einer solchen Regelung profitieren. Für Neuwagen, die mehr als fünf Liter Diesel oder mehr als sechs Liter Benzin verbrauchen, muss die Kfz-Steuer im Ergebnis höher sein als die heutige Hubraumsteuer. Hoher Verbrauch soll spürbar mehr kosten.“* Die am CO₂-Ausstoß ausgerichtete Kfz-Steuer-Reform sei schnell und auf nationaler Ebene durchsetzbar, sagte Lottsiepen: *„Später ist ein europaweit geltender Grenzwert für*

den CO₂-Ausstoß einzuführen, der die Zulassung von ineffizienten Spritschluckern unmöglich macht.“

Günter Hubmann, Verkehrsexperte bei Greenpeace, beklagte, dass die deutsche Automobilindustrie immer noch nicht bereit sei, die Zeichen der Zeit zu erkennen und weiter Sprit und Ressourcen vernichtende Pkw vertreibe. *„Die Politik muss dem sinnlosen Verbrennen von wertvollem Öl mit verbindlichen Kraftstoffverbrauchs-Richtlinien Einhalt gebieten. Ein „weiter so“ schadet den Bürgerinnen und Bürgern, es schadet der Volkswirtschaft und es schadet nicht zuletzt dem Klima und der Umwelt.“*

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen des Politik-Workshops waren sich einig, dass die Anstrengungen zum Klimaschutz in transatlantischer Zusammenarbeit verstärkt werden müssten. Die beteiligten Umweltverbände aus den USA und von der europäischen Ebene, das Natural Resources Defence Council (NRDC), Transport & Environment (T&E) und Friends of the Earth Europe (FOEE) vereinbarten mit den deutschen Umweltverbänden Greenpeace, Verkehrsclub Deutschland (VCD) und DUH ein transatlantisches Bündnis zur Durchsetzung ehrgeiziger CO₂-Grenzwerte für Automobile in den USA und Europa. Die früheren kalifornischen Umweltminister James M. Strock und Dr. Alan C. Lloyd sagten zu, die Allianz mit fachlicher Expertise zu unterstützen. Es wurde vereinbart, noch vor der Sommerpause einen zweiten Workshop zum Thema mit Schwerpunkt auf den asiatischen Markt abzuhalten. Dazu sollten insbesondere Fachleute und NGO-Vertreter aus dieser Region, namentlich aus China und Japan nach Berlin eingeladen werden. Ziel dieser Veranstaltungen ist es, mittelfristig national, auf europäischer und transnationaler Ebene konsistente Forderungen und Vorschläge zum Klima- und Gesundheitsschutz im Verkehrsbereich an Politik und Autohersteller zu formulieren.

The Chinese and the Japanese Fuel Economy Standards for Passenger Vehicles: How Should Europe Respond? - A European –Asian Policy Workshop on Cars, Climate and Energy⁷

Background⁸:

In 1996, ten years ago, the European Union made a commitment to its citizens that the average new car would emit no more than 120 grams of carbon dioxide per kilometre. And it set a deadline for achieving this of 2005.

⁷ Am 19. Juli 2006 im Hauptstadtbüro der Deutschen Umwelthilfe

⁸ Aufgrund des hohen internationalen Interesses an den Workshops wurde die Zusammenfassung der Vorträge des 2. Workshops in englisch durchgeführt.

It is now April 2006. With average new car CO₂ emissions at nearly 160 g/km in 2006, the EU's first milestone has passed without the promised progress. And, at this rate, it is clear that the ultimate 2010 deadline is also in jeopardy. Even the lesser target bindingly agreed by the car industry, 140 g/km by 2008, will almost certainly fall by the wayside. If there will no extraordinary efforts be made, the failure cannot be avoided. Indeed, several ACEA-members recently confirmed to fail with the utmost probability. Against this disappointing backdrop, the European Commission has informally postponed its target date for 120 g/km to 2012.

In this year the Commission is due to announce its vision for the next stage of CO₂ emissions reduction. The Commission announced to automatically set a mandatory regulation of CO₂-emissions in case of a failure of the ACEA's commitment.

In the meantime many countries around the world enacted clear, mandatory fuel efficiency standards.

With the help of a series of international workshops, Deutsche Umwelthilfe (DUH) wants to provide first-hand information about the different approaches to Climate Change Regulation and Fuel Efficiency Policies. We started on 28th of April 2006 with a Transatlantic Workshop: „*The New California Auto Emissions Standards: How Should Europe respond?*“

Now, in July, we will hold a follow-up workshop with outstanding Asian experts on this issue. We will provide first-hand information about the Chinese and the Japanese approach and want to discuss, if there are lessons to be learned for the upcoming European debate on the EU-regulation and how it can relate to the EU-Commission's approach. This will assist in determining the best course to follow achieving an effective fuel efficiency standard as a key component of a future European fuel-efficiency policy.

The high level workshop comprises a unique opportunity for policy makers and stakeholders involved in the climate change and fuel efficiency debates to get full information about Asian fuel economy standards.

Opening remarks by Jürgen Resch, General Director of Deutsche Umwelthilfe e.V.

In 1995, the European council implemented the target to reduce GHG emissions and fuel consumption: the CO₂ emission for cars must be limited to 120 g/km by 2010 at the latest (new car fleet average emission). This relates to a fuel consumption of 5 l / 100 km for gasoline and 4.5 l / 100 km for diesel cars.

The European Car Industry, represented by ACEA, committed to reducing the average CO₂ emission for new cars from 186g/km in 1998 to 140g/km in 2008. This corresponds to an average mileage of 6 l/100 km for gasoline and 5.3 l/100 km for diesel.

In 2006, ACEA has started a discussion that, as a credit for safety inventions and particulate filters, a higher consumption than the 140g/km for cars should be allowed

An example for the inactivity of the car industry is the new Smart which has even 15% *more* CO₂ emission than last year's model, while offering an equal technical standard.

In addition to the California Workshop organized by the DUH in May 2006, this workshop wants to provide information about the Asian standards, targets and instruments to regulate CO₂ emissions of cars. European NGOs need to be well informed and prepared to find a strategy for further activities to reach this goal.

Dr. Uwe Lahl, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:
Europe's Steps to Reduce CO₂ Emissions

The German Government strategy on reducing CO₂ emissions from passenger cars is based on:

- voluntary agreement of the automobile industry to reduce fuel consumption and CO₂ emissions
- fiscal instruments (CO₂ tax)
- consumer information and training.

The ACEA's commitment is the most important pillar within the strategy. It will – if kept - lead to an average reduction of 25% compared to 1995.

The current status is described as follows:

In 2003 emissions of new cars:

- 163 g CO₂/km for ACEA
- 172 g CO₂/km for JAMA
- 179 g CO₂/km for KAMA

It is possible to reach the goal set by the EU (by 2010: 120 g CO₂/km or less) but it is necessary to intensify efforts. Barriers lie with the technical limits and the fact that CO₂ cannot be eliminated by catalytic converters. Achieving the target for diesel (150 g CO₂/km) now seems to be difficult.

The reasons for a positive development are as follows:

- the decreasing number of gasoline cars and the increasing number of diesel cars (new cars)
- ECC: there is an agreement with expert groups to develop specific means to reach the target

- from January 2007 on, there will be a fixed contingent of specific agriculture areas for the production of biofuels
- the coalition agreement plans an increasing share of biofuels in the total fuel consumption to 5.75% by 2010 (second generation of biofuels)

Among other things, European climate change program suggests:

- vehicle technology
- alternative fossil fuels
- taxation
- energy labelling
- fuel-efficient driving
- biofuels
- inclusion of N1 vehicles

The EU is obliged to prepare annual reports about the success of the agreement. For the years 2003 to 2005, there are no official data available yet. The EU is interested in reaching the target (“we are on the way”) as well as ACEA (“we will fulfil the commitment”) but nevertheless this commitment *can* fail.

In that case, the following will happen:

- new instruments will be implemented that will be more strict
- as it is the most important commitment, the European car industry will suffer from a loss of credibility and political standing in Europe
- they would then show: “we are not interested”

The BMU is not interested in reducing the pressure on the car industry to fulfil the commitment. Within the environmental discussion, this seems to be the most important theme.

From a technical aspect, there is no problem in reaching the target in time. The realization of the goal, however, implements the use of expensive technology which will lead to higher prices. The aligned difficulty is: a car manufacturer hesitates to invest money in a costly technology without knowing that his competitor is doing the same. For example, to switch from 180 g CO₂/km to 160 g is cheaper than from 160 g CO₂/km to 140 g.

An instrument that forces every company to realize the same technique for a comparable price in the same time period is missing.

The BMU is prepared for the discussion about the advantages and disadvantages of several instruments, voluntary or not, including a time frame. Mr. Lahl closes with the remark, that fixed standards will provoke a discussion about exceptions.

Dr. Axel Friedrich, UBA (Federal Agency of Environment): State of the Art: The latest UBA- Activities on Cars and Climate

Dr. Friedrich is highly alarmed and concerned about climate change, We can witness already an alarming increase in temperature. His research clarifies the necessity of a drastic reduction of GHG emissions, even if we cannot stop climate change anymore, but only limit it (and therefore prevent the most disastrous effects). Reductions of 50-60% until 2050 (in industrial countries 80%) are necessary. This target can only be reached with political force. Axel Friedrich gave an example of the possibilities for increased energy efficiency:

The new VW Golf has an average CO₂-emission (173 g CO₂ /km) now which shows no progress in comparison to previous years. On a demonstration car (also VW Golf), UBA can show several possibilities to reduce emission and consumption up to 30% - all with existing technology. In addition, research shows that the implementation of the measures would be much cheaper than VW claims. The UBA hopes to sign a contract with VW to realize these measures.

There are several examples of efforts to build cars with low fuel consumption:

- the VW 1 liter car has a diesel engine and was developed in a wind tunnel
- simulation results of a 4-seater resulted in 1.78 liters
- the hybrid strategy is equivalent to the 1 liter car
- emissions could be reduced to 80 g CO₂ /km or even 60 g
- Peugeot will release a diesel car with 90 g CO₂ /km next year
- Loremo announced it will sell a 1.5 l car by 2009 (1l/100 km with 2 seats or 2l/100 km with 4 seats)

A reduction in the average fuel consumption to 3 l/100 km by 2050 is possible. That means a reduction of only 28% by 2050 (in comparison to that: reductions in the “heating” sector will achieve 50%).

Discussion

Dr. Werner Reh, BUND e.V.: What target can be reached in 2020/2050? BUND says: for new cars in 2020, emissions can be reduced to 50%.

Dr. Uwe Lahl, BMU: Target and instruments have to be combined. Technical possibilities are huge, so we have to discuss the instruments and strategies. If we fulfil the commitment, there must be new targets, if we fail, we need new instruments.

Problem with the strategy of fixed sealing: since it has clear aims, it gives a clear perspective for the work, but when implementing, we will face the political problem of exceptions. We should discuss instruments that lead us to 2.5l/km or less.

Dr. Axel Friedrich, UBA:The development of fuel prices is integrated in the scenario shown. The prices will not stay at this high level. If we could use the potential of the reduction of the fuel consumption of transport vehicles and busses, we would be able to reach our goals. There is a wrong perception by the public: the damage caused by nature is serious (e.g. hurricanes) so people have to invest in building low fuel cars in order to keep the climate change on a constant level.

Dr. Feng An, APECC: The Chinese Fuel Economy Standards for Passenger Vehicles: How it Works, the Targets, the Effects.

Dr. Feng An represents the Energy and Transportation Technologies LLC Auto Project on Energy and Climate Change (APECC) and introduces the Chinese Fuel Economy Standards for Passenger Vehicles.

With total new sales projects to be 6.5 million vehicles, China is to become the second largest vehicle market in 2006 after the US (2003: 106 million vehicles). New car sales are forecast to surpass 3.0 million this year. The annual growth in new car sales has averaged about 20% since 1992. The fuel consumption share is dominated by trucks at 35% and busses at 25%, followed by rural vehicles at 15 %, cars at 13 % and motorcycles at 11%. China currently comes in second in oil consumption after the US. In 2004, the import oil amount has reached 40% of the total consumption. The forecast expects an import share of 60% by 2010 and 70% by 2020.

The development of Chinese Vehicle Fuel Consumption Standards began in 2000.

The implementation of Fuel Consumption Standards is due to

- Improve the energy security by reducing oil imports
- Consolidate the car industry by eliminating small and inefficient firms
- Increase competitiveness of China's automotive industry

The first set of standards focussed on light duty passenger vehicles. A test procedure on this type was adopted and issued in 2003. After being reviewed and approved by the WTO in May 2004, the Chinese Government officially approved the standards in September 2004.

The standard is based on a system of weight classes and defines a maximum fuel consumption for individual vehicle models within each class. There are 16 classes and two separate sets of standards for passenger cars with manual transmission and for passenger cars with automatic transmission, SUVs and MPVs with 3+rows. Phase I includes the years 2005/2006, phase II includes the years 2008/2009.

Mr. Feng An showed that about half of the US Models heavier than 3500lb will fail the standards set in Phase I. Most of the SUV will fail Phase II. For the German automobile industry, the consequences will also be immediate: within a year, cars with high-powered engines, such as the Mercedes S-Class, Porsche Cayenne, VW Touareg and other new cars will not be sold any more on the Chinese market.

The system is combined with a tax reform that reduces the tax rate for small engines (1-1.5l) from 5% to 3% and increases the rate for larger engines (> 4l) from 8% to 20%.

There are several proposals for future vehicle tax reform:

- gradually increasing the sales tax portion and reduce the excise tax portion: this leads to a direct exposure to fiscal incentives and disincentives
- introducing fee-bates scheme for sales tax
- implementing a CO₂ or fuel economy-based tax scheme instead of a scheme based on engine size

In addition to these measures, there are other activities:

- lifting bans on mini cars with engines < 1.0 liters in many Chinese cities
- development of fuel consumption standards for light-duty commercial trucks under 3.5 tons
- promoting hybrid cars, diesel cars and fuel cell technologies
- discussion about fuel tax reform or, as an alternative, bio-fuels program
- development of Environment Friendly Vehicle (EFV) Program

In China, there is a current debate on diesel vs. gasoline. In this respect, China looks to the EU for leadership.

Fuel economy data as well as proper vehicle registration are not available in China. In addition, there is a lack of fundamental knowledge concerning how vehicles have been used in the past and how they are used now. The discrepancies between EU-based test cycles (NEDC) and the Chinese on-road driving conditions have not been solved yet.

The Chinese strategy has two phases:

Most of the car models can meet phase I standards, except imported luxury or sports cars. Also many domestic SUVs models (Sports Utility Vehicle) will not meet the standards. There is a stalled proposal to levy a penalty tax on vehicle models that fail the standards.

Additional measures are:

- fuel tax reform
- promotion of hybrid cars, diesel cars and fuel cell technologies
- alternative/ biofuel program

The number of diesel cars increases. The availability of diesel fuel supplies in urban areas. There is a lack of data (diesel, GDI and HCCI). The merging of direct injection and hybrid technologies plus light weighting can achieve 80-100 g CO₂/km.

Both environmental pressure as well as car industry influence and lobby power are increasing.

Chinese vehicle sales will continue to grow.

The Chinese system does not implement any sanctions if the target is not fulfilled.

Discussion

Dr. Feng An answers several questions concerning the reaction of manufacturers, the role of Chinese consumers and NGOs as well as the way to install an enforcement system to reach mandatory standards. Another aspect is the reduction of inner-city traffic and the preference of a fleet-based or weight system.

Dr. Feng An: The manufacturers do react to the system and are making efforts, but within this short time period of only one year there are not many concrete results to be seen. Even if they will not be able to reach the standards of phase I, this is a good sign.

The importers are reacting as well: Buick now sends cars with smaller engines because of the Chinese tax regulation. Another reason for smaller cars is that Chinese consumers have now levelled out more (no longer only privileged class) and therefore costs are taken into consideration.

There is a lack of interest from the EU. China is a one-party government and does not have any NGOs or a voice of consumer interests. The automobile industry is becoming stronger. The government wants to encourage this industry as a motor for economic development. This leads to a conflict between industrial and environmental interests.

The Chinese system is a one-party system, so there is neither verbalized consumer interest nor a significant role of NGOs. It is rather the automobile industry that is becoming stronger.

The enforcement system to reach mandatory standards is not clear yet. There is no discussion concerning a third phase yet. The penalty tax system is similar to the US. It has to be paid by persons who buy luxury cars above the standard. There are no measures planned to reduce traffic inside big cities.

There is no preference for a fleet-based system. China wants to encourage the car industry as a motor for economic development.

Takao Onoda, International Energy Agency, Japanese Fuel Efficiency Policies for Motor Vehicles

In 2003, Japan emitted 1,259 million tons of CO₂, about 20% from automobiles. In order to fulfil the Kyoto commitment, Japan has to reduce the emission by about 14% between 2003 and 2010.

Takao Onoda from the International Energy Agency (IEA) presents the Japanese policies concerning the fuel efficiency of vehicles. He describes the IEA's goal for the G8 as being to encourage the development of cleaner, more efficient and lower-emitting vehicles and to promote their deployment in order to satisfy the Gleneagles Plan of Action (2005). The IEA therefore has the task of reviewing existing standards and codes for vehicle efficiency and of identifying best practises. Key elements of standards are test procedures and their stringency. The test procedures should represent real traffic circumstances such as

- average speed
- acceleration and deceleration
- cold start etc.

The standards were established in 1998 influenced by the European discussion.

They are based on a mandatory system that applies to manufacturers, not to associations. As the fuel economy depends strongly on weight, the classification is based on this aspect. The top-runner system sets standards based on the most fuel efficient vehicle that is on sale at a certain time. Positive factors (such as technological improvement) have been considered as well as negative factors (exhaust emission regulation etc). Detailed information about concrete targets can be found on www.eccj.or.jp/top_runner/chapter7_1_01.html.

The top-runner program also includes fuel economy standards for heavy-duty vehicles (diesel, more than 3.5 tons). Manufacturers are required to improve the fuel

economy of heavy-duty vehicles by 2015 at the latest. By this date, the target aims to improve the fuel efficiency by up to 12.2% compared to 2002.

In addition to this system the program includes labelling, lower taxes for fuel efficient cars and R&D.

The system leads to an improvement for passenger cars of 21 % in 7 years..

Discussion

Mr. Onoda answers several questions concerning the penalty system, diesel performance and the future role of the hybrid car. Another point regards the question, as to whether the failing of the EU standards will change the discussion in Japan. Would a failure of the JAMA commitment increase the pressure on Japanese manufacturers?

Takao Onoda: The target is set for the year 2010. Manufacturers will try to reach it and we will see how far they get. The government will test each vehicle type with regard to emission and efficiency. A commission will determine an average for fuel efficiency, and if a manufacturer fails to keep to this average, this will be made public. There will be a penalty of about 10,000 €, but much more damaging is the admission in public, that they have failed to reach the target. In Japan this counts much more than in Europe.

The insufficient performance of diesel is a result of a lack of investment in diesel. Diesel has a bad image caused by stringent regulations of the last years.

There has been extensive discussion as to whether the top runner programm can include hybrid cars or not. Hybrid cars have low emissions. As a top runner model, they would dominate the market meaning that everybody else would lose. Therefore, there is no political will to include them in the programme.

In cases where standards are not met, manufacturers might use this to start a discussion about lowering the standards.

The Japanese government supports the intention on fuel efficiency with an amount of about 10 billion Yen (approx. 100 million €).

Mr. Onoda gives a personal view concerning the chances of implementing global standards: there could be global standards by the end of this year. Under the UN, this was discussed in Geneva; the discussion has been going on for ten years now. The test procedure within the standards should be applied to typical driving behaviour but there are differences from region to region.

Mr. Onoda considers the Japanese system as comparable to the European one in several aspects. One point though is different: the Japanese manufacturers regard

themselves as a part of Japan. The European manufacturers, as international companies, might miss this self-conception.

Concerning the performance of minicars, Mr. Onoda admits that there are opportunities for improvement. The weight class system also has to take into consideration that there is an up-motorising within society, which endangers the fulfilling of the Kyoto commitment. In general, Japan wants to move from a voluntary system to a binding one.

Panel discussion: A suitable system for Europe (the minutes summarize the statements of each attendee)

Dr. Martin Rocholl, Friends of the Earth, Europe: The voluntary system in Europe is tending towards failure. NGOs will have to get an idea of what binding systems will have to look like. Their proposal for a legally binding system must have a reasonable chance to be put into legislation. They must be mandatory for all car types.

A system should include sanction mechanisms. For a system based on car-classes (e.g. by weight), this means that cars which do not fulfil the minimum standards simply can not be sold anymore.

Within a fleet-based system, a simple sanction like that would not be possible. The only other option would be to have a fine which must be paid by each company if their fleet does not meet the standard. This would mean some companies will lose money while others will win (if the fine-system is implemented revenue neutral). It remains to be seen how such a proposal (which means basically a money transfer from company to company) will work in the political field, especially since the German car manufacturers would be the losers.

The fleet-based system has the advantage of giving an incentive across all car-types to be more efficient (because it is not just cutting of the worst ones, like the system based on car-classes). It might at the same time be more difficult to enforce it.

Dr. Aat Peterse, T&E: Goes over the pros and cons of the Chinese system:

Pro:

- target values for classes of cars exist
- the Chinese system is stricter for bigger cars than for smaller. Bigger cars are more expensive.

Contra:

- the system is not a challenging but a static one. Once you have complied with the limit of the class there is no further incentive to increase efficiency.

- the enforcement does not work very well; there is neither punishment nor reward.
- parameters for class definition: weight is risky. The trend towards heavy cars in Europe and the US is still substantial.

There are pros and contras within the Japanese system as well:

Pro:

- encouragement of technological improvement
- accountability and transparency → the focus lies on the manufacturers who have to report their improvement

Contra:

- no real sanctions, “only” shame
- stricter on smaller than on bigger cars

The reduction of CO₂ emission implements a technological dimension and also an enlargement of product portfolio and product strategy.

Stefan Bundscherer, DUH: The criteria for a regulation should contain the following aspects:

- we need binding directives, there is no time to lose and no reason to believe in voluntary industrial commitments alone
- we need limit values in car classes not in car fleets. A fleet-based system would lead to payment for companies that do not fulfil the limits. We are not interested in any kind of payment, we need a clear reduction in greenhouse gases.
- dynamic regulation like the Japanese approach takes into account the growing technological improvement in the industry
- air conditioning systems and other applications that increase consumption have to be implicated in the system
- We cannot accept that bio fuels be included in the reduction obligation. Bio fuels must not become a tool for avoiding fuel efficiency efforts.

A fleet-based system would create a new bureaucracy. Manufacturers who mainly produce “gas-guzzlers” would have to pay high financial compensations that would be credited to manufacturers of more efficient cars. In practice, German manufacturers would (directly or via a new institution) have to pay huge amounts of money to foreign producers. This system is far away from the political reality and could never be installed.

Michael Müller, VCD: The EU does not discuss the matter sufficiently. The weight aspect alone will not work for classifying cars; the purpose the car fulfils shall be analysed, leading to an adapted tax (e.g. one should not have to pay the same tax for a big family van and a big sports car).

Takao Onoda, IEA: The top runner programm needs competition. It will promote investment of manufacturers to stimulate technological improvement. Concerning the sanctions, let me assure you, that manufacturers try hard to reach the target, they can only be rewarded by the market. On the negative aspect, it is the same, this is the real sanction.

The inclusion of air conditioning systems in our fuel efficiency strategy will be the next task.

Dr. Axel Friedrich, UBA: We did analyze air conditioning and other aspects of fuel efficiency.

The Japanese punishment of losing one's face is serious. In the US, the punishment works through money. In Europe we have laws, so the translation into the European system might be that manufacturers risk losing their concession.

I have no preference concerning the fleet-based or weight-based system. Much more important is a system that ensures a process to lower emission levels. The system must be enforceable and achievable. We should install standards and make them stricter every year. The UBA also proposed a corresponding tax system.

The best model would be a combination of the top runner system and the Chinese system, including a minimum fleet average for manufacturers. We have top runner systems for other products as well. We could achieve a top runner system in combination with a tax system to lower consumer costs in the long run. The system should include car-specific limit values that go lower and lower.

Dr. Werner Reh, BUND: The manufacturer has to deal with all models. One possibility is to ban certain models from the market, not to allow them.

Jörg Böttcher, Honda: Car manufacturers will not overstep a set limit per car. Within a fleet-based system, the manufacturer can spend money where he wants (high emitting sports car, family car etc.). If a company does not reach the target, it will cost money. The penalty money could be given to an institution for research into fuel efficiency.

Conclusion

Closing remarks by Dr. Martin Rocholl

NGOs will have to devise precise elements of such a system and raise public interest on the subject.

We need a clever media strategy to reach our aims. One possibility is that rising energy/fuel costs will become a serious problem for more and more people. We could therefore argue for strict regulation by saying that everybody should have the possibility to buy cheap, efficient cars. The tax system should also respond to this aim. Our Minister for Environmental Protection, who is a Social Democrat could probably be won over by such an argumentation.

Closing remarks by Jürgen Resch

Today, we learned a lot about the Asian way to install effective systems to reduce GHG emissions from road traffic. Thank you very much Mr. Onoda and Dr. Feng for your interesting presentation, providing us with an insight into your experience.

The aim is clear: we need to make cars more efficient. The European and the German policy-maker have to come up with an effective approach now.

German NGOs want to learn from this workshop as well as from the last one, so that they can be prepared for an internal discussion. They want to know about the different strategies in the world (California, Asia...), in order to have the chance to compare and think about combined strategies. In order to bundle strength, there is a need to speak “in one tongue”.

4.3 Lobbyarbeit bei Automobilherstellern

1998 vereinbarten die Europäische Kommission und der ACEA (Verband der europäischen Automobilhersteller) eine Einigung zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Das Übereinkommen mit der ACEA sah vor, dass, mit einem Zwischenziel von 165 bis 170 g/km im Jahr 2003, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von in Europa verkauften Pkw der Kategorie M1 (Fahrzeuge mit max. 8 Sitzplätzen ohne Fahrersitz; darin enthalten sind auch leichte Nutzfahrzeuge und Geländewagen) bis zum Jahr 2008 auf 140 g/km verringert werden⁹. Dies entspräche einer Reduktion von 25 Prozent gegenüber dem Jahr 1995.

⁹ Im Jahr 2000 betrug der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der von den ACEA-Mitgliedsunternehmen abgesetzten Fahrzeuge 185 g/km.

Die Selbstverpflichtung des ACEA beinhaltet die Klausel, dass keine zusätzlichen steuerlichen Maßnahmen erforderlich sind, um die Erreichung der vom ACEA selbst gesteckten Ziele zu gewährleisten. Innovative Fahrzeugkonzepte, die herkömmliche Personenkraftwagen ersetzen, sowie Pkws, die keine CO₂-Emissionen verursachen oder alternative Kraftstoffe verwenden, werden bei der Erreichung des CO₂-Ziels angerechnet, auch wenn sie nicht der Klasse M1 angehören oder unter die o.g. Richtlinie fallen.

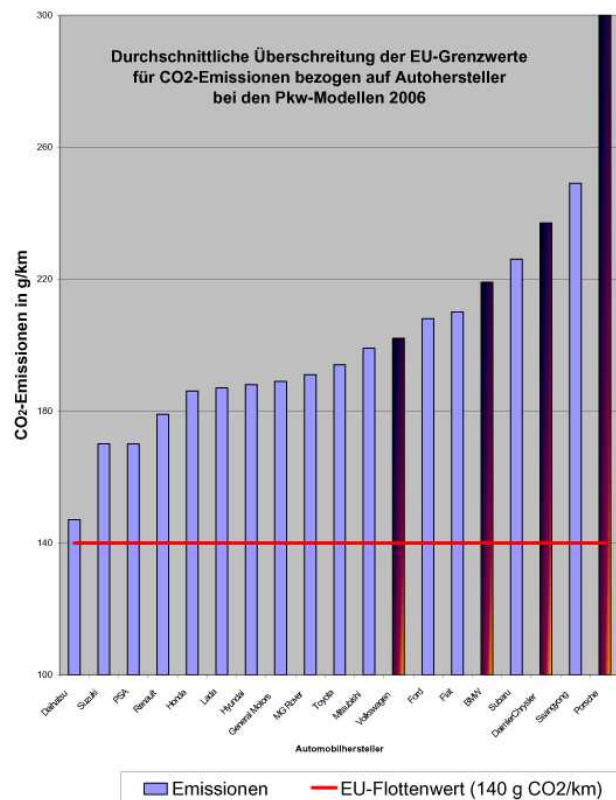


Abb. 2: Die Deutsche Umwelthilfe analysierte anhand der in der Zeitschrift Autobild in der Jahresausgabe 2006 veröffentlichten Fahrzeugflotten der europäischen Automobilhersteller den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß aller auf dem deutschen Markt erhältlichen Fahrzeuge und ermittelte diese besorgniserregenden Werte

Pkw und CO₂: Wir brauchen verbindliche Gesetze

Die Automobilhersteller halten ihre Selbstverpflichtung nicht ein. Zu diesem Ergebnis kam die Kommission bereits auf der Basis von Daten aus dem Jahr 2004. Die Daten aus dem Folgejahr 2005 zeigten, dass der Fortschritt gegenüber 2004 erneut nur bei einem Prozent lag. Die durchschnittliche CO₂-Emission der in Europa verkauften Neuwagenflotte betrug 162 g/km (ACEA 160 g/km, JAMA 169 g/km, KAMA 172 g/km)¹⁰. Dementsprechend hätten die Hersteller in der verbleibenden Frist eine bei-

¹⁰ Siehe <http://www.transportenvironment.org/Article185.html>

spiellose Verbesserung von 43 Prozent pro Jahr vorlegen müssen, um das anvisierte Ziel von 140 g/km bis 2008 doch noch zu erreichen. Mit anderen Worten: Die Vorgabe wurde verpasst – vom mittlerweile 11 Jahre alten weiteren Zielwert von 120 g/km bis 2012 ganz zu Schweigen.

Diesem spektakulär gekenterten Flaggschiff der freiwilligen Selbstverpflichtung keine gesetzlich bindende Regelung folgen zu lassen, hätte ernsthafte Konsequenzen. Es hieße, die Automobilhersteller für ihr Versagen zu belohnen. Es hätte gravierende Klima-Auswirkungen, verstärkt die Ölabhängigkeit Deutschlands und der EU und würde die Kosten für zukünftige Klimaschutzmaßnahmen drastisch in die Höhe treiben. Eine die Hersteller bindende Gesetzgebung ist deshalb die einzige Möglichkeit, um die derzeit vorherrschende Modellpolitik der Automobilindustrie zu verändern, die immer noch auf die Strategie des Stärkeren, Schnelleren, Größeren setzt und sich dem Ziel einer verbesserten und Klima schonenden Kraftstoffeffizienz konsequent verweigert.

120 g/km: Keine Verwässerung

Der Zielwert von 120 g/km für Neuwagen wurde 1996 formuliert; zu dieser Zeit wurde die Klimaproblematik als erheblich weniger gravierend eingestuft als heute und die Ölpreise lagen deutlich niedriger. Die Emissionen aus dem Verkehrssektor sind seit 1990 um ein Drittel gestiegen und bringen damit das Erreichen der Ziele des Kyoto-Abkommens massiv in Gefahr. Autos und Vans verursachen heute 15 Prozent aller europäischen Treibhausgasemissionen und machen 35 Prozent des europäischen Ölverbrauchs aus. Niemand bestreitet, dass wir über die Motortechnik hinaus ein weitergehendes Maßnahmenpaket dringend benötigen, um die CO₂ Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren. Aber gleichzeitig muss entschieden klar gestellt werden, dass ungeachtet möglicher anderer Maßnahmen außerhalb der Motortechnik eine Schwächung des CO₂-Zieles von 120 g/km für Neuwagen vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung nicht hinnehmbar ist.

Wir brauchen längerfristige Ziele – 80 g/km bis 2020

Weder der Klimawandel noch die Entwicklung von Fahrzeugen sind kurzfristige Prozesse. Beide benötigen deshalb klare und ambitionierte langfristige Ziele. Bis 2012 bleiben nur noch fünf Jahre. Für den Kraftstoffsektor wurden Ziele für das Jahr 2020 formuliert. Für den Automobilsektor benötigen wir ebenfalls bindende Ziele für den Zeitraum 2013-2020 und darüber hinaus. Eine Verdopplung der Kraftstoffeffizienz innerhalb des nächsten Jahrzehnts ist ein machbares Ziel. Ein durchschnittlicher CO₂- Ausstoß von 80g/km bei Neuwagen ist erforderlich, um die Reduktionsziele der EU um 30 Prozent bis 2020 erreichen zu können und um die EU vom Ölimport unabhängiger zu machen.

Die im Februar 2007 erfolgte Aufweichung der ursprünglichen Vorschläge der EU-Kommission unter deutscher Präsidentschaft und unter dem massiven Druck der im Verband der Deutschen Automobilindustrie versammelten Autobauer markiert nach Ansicht der Deutschen Umwelthilfe einen Rückschlag für die europäische Klimaschutzpolitik. Das nun um 10 g CO₂/km abgeschwächtes Klimaschutzziel für die europäische Automobilindustrie ist zudem ein Lehrbeispiel für die aktuellen Machtverhältnisse in Deutschland und ein Lehrstück über Lobbyismus und Demokratie.¹¹

Einzigartig ist nach unserer Auffassung, dass eine Branche, die den ersten Teil ihrer Klimaschutzzusage, den CO₂-Ausstoß bis 2008 auf 140 g zu senken, mutwillig gebrochen hat, zur Belohnung nun auch noch den zweiten Teil der Zusage nicht mehr einhalten muss, nämlich den CO₂-Ausstoß bis 2012 auf 120 g CO₂/km zu senken.

Diese Entwicklung ist nach Ansicht der DUH eine logische Folge der übergroßen Nähe von Automobilindustrie und Politik in Deutschland. In keinem anderen europäischen Land ist die Verschmelzung von Politik und Großindustrie so ausgeprägt. In der Folge bauen deutsche Autobauer mit dem Segen der Politik immer schnellere, höher motorisierte und sprithungrigere Pkw, ohne auf politischen oder öffentlichen Widerstand zu treffen. Deutschland ist das einzige zivilisierte Land, in dem es kein generelles Tempolimit gibt. Nur die deutsche Politik erlaubt diese unbegrenzte freie Fahrt für Klimakiller und subventioniert Spritfresser mit ihrem Dienstwagenprivileg auch noch mit bis zu 49 Prozent des Kaufpreises.

Die Deutsche Umwelthilfe appellierte deshalb an von DaimlerChrysler, BMW und Volkswagen unabhängige Abgeordnete des Bundestages aus allen Fraktionen, sich mit einer parteiübergreifenden Initiative für kurzfristig wirksame Maßnahmen einzusetzen. Dazu gehörten ein generelles Tempolimit auf Autobahnen, die Beschränkung des „Dienstwagenprivilegs“ auf Klima schonende Pkw und ein sofortiges Werbeverbot in deutschen Medien für Pkw mit mehr als 210 g CO₂-Emissionen (d.h. Pkw, die 50 Prozent und mehr über dem EU-Zielwert von 140 g CO₂/km für 2008 liegen). Nach Überzeugung der DUH muss die Bundesregierung der Automobilindustrie unmissverständliche Zeichen für eine ab sofort stringentere Klimapolitik in Deutschland geben, um das 140 g CO₂/km-Klimaschutzziel bis 2008 doch noch zu erreichen. Dazu wäre das Werbeverbot für Klimakiller ein geeignetes, für jedermann nachvollziehbares Mittel.

¹¹ In einer begleitenden Pressemitteilung des ACEA vom 07.02.2007 heißt es: „Following the 1998 agreement to decrease CO₂-emissions from passenger cars, continuous improvements in vehicle technology have resulted in an important 13% CO₂ emissions reduction.... This achievement has been made in spite of a trend towards consumer demand for larger cars...“

4.3.1. Ein „Marshallplan“ für die deutsche Autoindustrie

Vorbemerkung

Nach zuletzt monatelanger intensiver Klimaschutzdiskussion bleibt Ernüchterung: Nirgendwo in Europa wurde so vehement über die Notwendigkeit von konkreten Maßnahmen verlautbart wie in Deutschland. Politik und Wirtschaft stellten sich verbal an die Spitze der Umweltschutzbewegung, aber ihre Ankündigungen haben eine Halbwertszeit von wenigen Tagen. Beliebttes Muster: je ferner die Jahreszahl, desto mutiger die Forderung.

Auch in anderen europäischen Staaten wurde in den vergangenen Monaten und Jahren über den Klimaschutz debattiert. Aber es wurde dort im Gegensatz zu Deutschland auch gehandelt:

- Belgien gewährt beim **Kauf** von besonders verbrauchsgünstigen Pkw bis zu 4.270 Euro **Steuervorteil**.
- In Frankreich gilt für **Firmenwagen** eine mit dem CO₂-Ausstoß überproportional ansteigende **Steuer**. So kostet ein Toyota Prius mit 104 g CO₂/km ganze 208 Euro, ein Porsche Cayenne Turbo mit 358 g CO₂/km aber 6.802 Euro
- In den Niederlanden werden **Hybrid-Pkw** mit bis zu 6.000 € **subventioniert** und Fahrzeuge mit einem erhöhten CO₂-Ausstoß mit einer **Strafsteuer** belegt
- In Portugal hat die CO₂-bezogene **Zulassungssteuer** für Pkw mit zu den europaweit niedrigsten CO₂-Werten bei Pkw-Neuwagen geführt. Ein Renault Twingo 1,2 mit 118 g CO₂/km kostet 48,38 Euro, ein VW Touareg V10 TDI mit 333 g CO₂/km hingegen mit 11.388,60 Euro mehr als das 200-fache.

Ähnlich wirksame Instrumente hat die deutsche Automobilindustrie hierzulande regelmäßig erfolgreich verhindert. Auch die in der Bundesregierung diskutierte Umstellung der hubraumbezogenen Kfz-Steuer auf CO₂-Basis droht zu einem Rohrkrepiere für den Klimaschutz zu werden: Das augenblicklich favorisierte Modell mit einem linearen Verlauf der Steuer führt absehbar zu keiner wirksamen Lenkungswirkung. Bei vielen Motoren mit großem Hubraum wäre das Ergebnis sogar eine Senkung der Kfz-Steuer gegenüber heute.

Die Deutsche Umwelthilfe zieht daraus den Schluss, dass die verbindlichen Klimaschutz-Zusagen der Automobilindustrie gegenüber der Europäischen Union für 2008 ohne Hilfestellung von außen nicht erreicht werden. Die DUH trat deshalb Anfang April 2007 mit einem „Marshallplan“ für die deutsche Automobilindustrie an die Öffentlichkeit.

Die DUH kündigte an, mit einer Reihe erprobter und im In- und Ausland bewährter rechtlicher Instrumente und Finanzanreize für die Verbraucher, mit „kreativen Aktio-

nen“ und mit einer aussagekräftigen Kennzeichnung von Spritfressern, ihren Beitrag zur Wiederherstellung der Glaubwürdigkeit und langfristigen Wirtschaftskraft deutscher Autobauer leisten zu wollen. Der „Marshallplan“ soll den Autobauern ermöglichen, ihre Zusagen einzuhalten und gleichzeitig den Herausforderungen des künftigen Weltmarkts gerecht zu werden. Ein überaus ehrgeiziges Ziel steht derzeit auf der Tagesordnung, wenn die vor über zehn Jahren verkündeten Zusagen doch noch eingehalten werden sollen: Um 32,5 g ist der durchschnittliche Ausstoß an CO₂ pro km der in Deutschland neu zugelassenen Pkw bis Ende 2008 zu senken.

Zentrale Elemente des „Marshallplans“:

Unmittelbar von der DUH durchzuführende Maßnahmen:

- Verbraucherkampagne für den Kauf effizienter Pkw (Kleinwagen < 120 g CO₂/km, Mittelklasse <140 g CO₂/km, Oberklasse und Familienfahrzeuge < 160 g CO₂/km) – intensive Autokaufberatung zusätzlich durch den Verkehrsclub Deutschland (VCD), Start der Aktion erfolgte nach Ostern 2007.
- Bundesweite Kennzeichnung von SUVs und anderen kraftstoffintensiven Pkw mit dem Aufkleber „Ich bin ein Klimakiller“. Diese Aktion richtet sich an alle Umweltgruppen und engagierte Bürger mit Internetzugang. (Download des Aufklebers unter www.duh.de zur Kennzeichnung von SUVs und sonstigen Pkw über 210 g CO₂/km). Die DUH weist ausdrücklich darauf hin, dass keinesfalls diese Aufkleber ohne Zustimmung der Fahrzeughalter angebracht werden dürfen. Sie müssen vorher selbstverständlich freundlich gefragt werden, ob sie mit der Kennzeichnung einverstanden sind.
- Klimafreundliche Beschaffungsrichtlinien für den Kauf von Firmen- bzw. Dienstfahrzeugen – die DUH wendet sich an Kommunen, Landes- und Bundesverwaltungen sowie an über 3.000 Firmen mit der Aufforderung und Hilfestellung, bei Neuanschaffungen im Schnitt unter 140 g CO₂/km zu bleiben und keinesfalls Pkw über 210 g CO₂/km zu kaufen oder zu leasen. Veröffentlichung der besten Beispiele im Internet.
- Warnung vor Pkw mit falschen Verbrauchsangaben – die DUH stellt vermehrt fest, dass die tatsächlichen Spritverbräuche oft um bis zu 40 Prozent über den offiziell angegebenen liegen. In der Vergangenheit waren dafür u.a. Manipulationen in der Motorelektronik verantwortlich, d.h. das Fahrzeug hat z. B. erkannt, wenn es auf einem Prüfstand getestet wurde.
- Intensivierung der Überwachung und Verfolgung von Verstößen bei der Kraftstoffverbrauchs-Kennzeichnung. Nach wie vor weigern sich viele Fahrzeughersteller, die gesetzlich vorgeschriebenen Angaben in ihrer Werbung zu ma-

chen. Die DUH wird ihre Überprüfung und ggf. Verfolgung von Verstößen vor Gericht intensivieren.

- Forderung von Rückrufaktionen zu den Pkw-Modellen, die außerhalb des Testzyklus extreme Anstiege der CO₂-Emissionen und sonstiger Abgas-Emissionen aufweisen, wie z. B. beim PT Cruiser von Chrysler.
- Fortschreibung der Dienstwagentabelle deutscher Bundes-, Landes- und Kommunalpolitiker. Erfreulicherweise kündigen immer mehr Politiker an, dem Beispiel von EU-Umweltkommissar Stavros Dimas bzw. des Tübinger Oberbürgermeisters Boris Palmer zu folgen. Wir werden über die TOPs und FLOPs regelmäßig berichten.

Von der Politik zu treffende Maßnahmen

Die verantwortlichen Bundes- und Landesregierungen werden aufgefordert wirksame Maßnahmen zu treffen, um den deutschen Autobauern das Erreichen ihrer Zusagen doch noch zu ermöglichen. Im Einzelnen:

- Beendigung der Subventionierung von Pkw mit bis zu 49 Prozent des Kaufpreises, unabhängig vom CO₂-Ausstoß. So gewährt der Finanzminister beim Kauf eines BMW der 7er Baureihe mit 330 g CO₂/km eine Subvention von 61.000 € (Kaufpreis 125.000 Euro). Kein Wunder, dass derzeit gerade die übermotorisierten Limousinen und SUVs fast ausschließlich als Dienst- und Firmenwagen angeschafft werden.
- Umstellung der Kfz-Steuer auf Abgasstufen und CO₂, Schaffung von finanziellen Anreizen für Pkw mit besonders niedrigen CO₂-Werten, starker Anstieg der Kfz-Steuer bei Fahrzeugen oberhalb von 140 g CO₂/km, zusätzlicher überproportionaler Anstieg der Strafbesteuerung oberhalb von 210 g CO₂/km.
- Generelles Werbeverbot für alle klimaschädlichen Pkw in Anzeigen und TV-Spots nach dem Muster des Zigarettenwerbeverbots. Die DUH schlägt vor, für alle Pkw mit Werten von über 210 g CO₂/km (mehr als 50 Prozent über der EU-Vorgabe für 2008 von 140 g CO₂/km) ein Werbeverbot auszusprechen.
- Umstellung der Verbrauchskennzeichnung auf Effizienzklassen nach dem Muster der Haushaltsgroßgeräte. Nach der völlig verfehlten Ankündigung eines an der Nutzlast orientierten „Klimapasses“ durch Verkehrsminister Tiefensee scheint derzeit niemand in den dafür zuständigen Bundesministerien ernsthaft an einer bereits seit Jahren von der DUH geforderten verbraucherfreundlichen Kennzeichnung zu arbeiten.
- Ersatz der derzeitigen Klimaanlage durch effizientere Technik mit CO₂ als Kältemittel, z. B. durch eine verbindliche Vereinbarung mit der deutschen Au-

tomobilindustrie. Das Treibhauspotenzial von CO₂ als Kältemittel ist um den Faktor 1.420 niedriger als das des heutigen, klimaschädlichen Kältemittels R134a.

- Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen

Ein Tempolimit in Deutschland wird neben weniger Unfalltoten und dem direkten Klimaeffekt zu einer veränderten Modellpolitik mit weniger leistungsstarken und damit weniger spritdurstigen Motoren und leichteren Fahrzeugen führen.



Abb. 3: Logo „Ich bin ein Klimakiller“

5. Öffentlichkeitsarbeit

5.1. Internetauftritt

Das Gesamtprojekt wurde intensiv und kontinuierlich auf unserer Homepage unter www.duh.de kommuniziert. Alle Pressemitteilungen wurden in der Rubrik „Presse!“ eingestellt. Ferner finden sich umfangreiche Hintergrundinformationen zum Download.



Abb. 4: Auszug aus der Internetpräsenz

5.2. Pressemitteilungen/Pressekonferenzen

Im Projektverlauf wurde über Pressemitteilungen zu tagesaktuellen Themen Stellung bezogen. Ferner wurden mehrere Pressekonferenzen durchgeführt. Eine detaillierte Pressedokumentation ist in Anlage 1 beigefügt. Die Pressemitteilungen bzw. Einladungen zu den Pressekonferenzen lauteten wie folgt:

PM vom 08.09.05: „Autos, die die Welt nicht braucht“

PM vom 13.09.05: „Deutsche Umwelthilfe bekräftigt Ultimatum gegen Hersteller“

PM vom 23.09.05: „Deutsche Umwelthilfe fordert „Nationalen Energieplan“..“

PM vom 25.10.05: „Trauriger Rekord für deutsche Autohersteller...“

Einladung zur PK am 26.10.05: „Im Rückwärtsgang“

PM vom 26.10.05: „Autobauer im Rückwärtsgang“

PM vom 07.11.05: „Deutsche Umwelthilfe warnt Große Koalition...“

PM vom 19.04.06: „Autoindustrie verfehlt Klimaschutzziel“

PM vom 13.05.06: „Umweltexperten fordern verbindliche...“

Einladung zur PK am 17.01.07: „Autohersteller torpedieren...“

PM vom 17.01.07: „Deutsche Umwelthilfe setzt sich vor Gericht...“

Einladung zur PK am 22.01.07: „Deutsche Autohersteller torpedieren...“

PM vom 22.01.07: „Mit Vollgas in die Klimakatastrophe?“

PM vom 23.01.07: „Deutsche Autoindustrie hintertreibt EU-Klimapolitik“

Einladung zur PK am 30.01.07: „Einzigartige Chance im Klimaschutz...“

PM vom 30.01.07.: „Einzigartige Chance im Klimaschutz nicht verspielen“

PM vom 02.02.07: „Deutsche Umwelthilfe fordert Werbeverbot für Klimakiller“

PM vom 05.02.07: „Kanzlerin Angela Merkel – die Schutzheilige....“

PM vom 07.02.07: „Absurde Klimaschutzpolitik: EU-Kommission belohnt...“

PM vom 13.02.07: „Bundesregierung soll Klima schädliche Dienstwagenflotte...“

PM vom 28.02.07: „Deutsche Umwelthilfe nennt Dienstwagen-Beschluss...“

PM vom 02.03.07: „Umweltverbände fordern starke Belastung von Spritfressern“

PM vom 12.03.07: „Nach dem Abgang von Bauernopfer Gottschalk...“

Einladung zur PK am 02.04.07: „Ein "Marshallplan" für die deutsche Autoindustrie“

PM vom 02.04.07: „DUH: Aufbruch im Klimaschutz...“

6. Fazit

Die DUH verfolgte – wie in diesem Bericht ausführlich beschrieben - mit dem Projekt „Klimagase im Straßenverkehr eindämmen“ bereits seit 2005 intensiv und auf vielfältige Weise das Ziel, verbindliche Regelungen zur Minderung von Klimagasemissionen aus dem Verkehrsbereich durchzusetzen. Sie sieht sich durch die seit Ende 2006 zu beobachtende Top-Position dieses Anliegens auf der politischen und gesellschaftlichen Agenda in ihrem Ansinnen bestätigt. Den in der EU-Kommission vollzogenen Schwenk weg von der Strategie freiwilliger Selbstverpflichtungen in diesem Bereich und hin zu verbindlichen Regelungen und in der Perspektive Höchstverbrauchsgrenzen für Pkw und kleine Nutzfahrzeuge sehen wir als einen ersten bemerkenswerten Erfolg. Die künftige Ausgestaltung der anvisierten Regelung wird über ihre Klimawirksamkeit entscheiden. Um namentlich in Deutschland über die bisher dominierenden Lippenbekenntnisse aus Politik und Wirtschaft hinauszukommen, ist jedoch weiterhin kontinuierliche und intensive Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit zu leisten. Dies wurde zuletzt am sachlich kontraproduktiven Vorschlag von Verkehrsminister Tiefensee für einen an der Nutzlast orientierten so genannten Klimapass überdeutlich.

Große Teile der Automobilindustrie scheinen nach wie vor auf ein Abflauen der öffentlichen Debatte über Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung zu hoffen. Sie setzen auf Ablenkungsmanöver nach dem Muster: „Klimaschutz? – im Prinzip ja, aber nicht hier, nicht wir, nicht jetzt.“ Eine entschlossene Abwendung vom verfehlten und längst nicht mehr zeitgemäßen Prinzip des Größer, Schneller, Schwerer ist bisher nicht erkennbar. Man hofft offenbar, noch einmal der überfälligen Hinwendung zu im Prinzip bereits vorhandenen Technologien zur Steigerung der Energieeffizienz von Pkw entgegen zu können und bei der Etablierung einer grundsätzlichen Kehrtwende in der Modellpolitik einen weiteren Zeitaufschub erstreiten zu können. Symbol für diese Haltung der deutschen Autohersteller ist die strikte, fast schon pathologische Ablehnung eines Tempolimits auf deutschen Autobahnen.

Mit der Veröffentlichung des „Marshallplans für die deutsche Automobilindustrie“ sowie den Vorschlägen für eine effektive und nachvollziehbare Verbrauchskennzeichnung hat die DUH die nächsten Schritte ihrer Arbeit vorgezeichnet und den politischen Entscheidungsträgern konstruktive Hinweise für eine wünschenswerte Politikentwicklung gegeben. Neben einer EU-weiten verbindlichen Regelung zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von Pkw ist auf der Ebene der Mitgliedstaaten begleitend die Einführung einer CO₂-basierten Kfz-Steuer erforderlich. Mehrere Mitgliedstaaten haben bereits eine solche Modifizierung eingeführt. Gleiches gilt für die Abschaffung der Klima schädigenden Privilegierung teurer und ineffizienter Fahrzeuge als Dienst-

wagen. Hier zeigt das Beispiel Großbritannien, dass eine entsprechende Regelung zeitnah Erfolge haben wird: die Durchschnittsemissionen von Dienstfahrzeugen liegen auf der Insel mittlerweile unter denen von privat genutzten Pkw. In Deutschland ist es eklatant umgekehrt.

Die Steigerung der Energieeffizienz von Pkw ist nicht nur im Sinne einer wirksamen Klimaschutzpolitik dringend geboten. Mittelfristig werden auch wirtschaftliche Aspekte entscheidend sein: nur wenn sich die deutsche Automobilindustrie von überholten Dogmen löst und ihre Modellpolitik auf effiziente Fahrzeuge, auch der so genannten Premiumklasse verlegt, wird sie dauerhaft auf internationalen Märkten konkurrenzfähig bleiben können.

7. Finanzen

Der Finanzbericht ist in einem gesonderten Band aufgeführt.