

# Umweltminister Altmaier will Klimaziele für Pkw verwässern

## Bundesregierung versucht mit Rechenricks, das CO2-Ziel der EU für 2020 um vier Jahre hinauszuzögern

Voraussichtlich noch vor der Sommerpause fällt in Brüssel die Entscheidung über neue CO2-Grenzwerte für Autos ab dem Jahr 2020. Die EU-Kommission hat einen durchschnittlichen CO2-Ausstoß von 95 Gramm CO2 pro Kilometer für 2020 fest gelegt (entspricht einem Verbrauch von rund 3,9 Litern Kraftstoff auf 100 km). Doch die Bundesregierung wird von der deutschen Autoindustrie gedrängt, diesen Grenzwert zu verwässern. Bundesumweltminister Peter Altmaier (CDU) gibt diesem Druck nach. Mit einem Bonussystem für Elektro- und Hybridfahrzeuge, sogenannte „Supercredits“, will der Minister die Fertigung von Spritschluckern deutscher Hersteller absichern.

Durch diese Schlupflöcher würde der Klimaschutz vier Jahre verlieren. Denn statt die Verbrauchsziele wie geplant 2020 zu erreichen, wäre das mit der Anrechnung von Supercredits erst 2024 der Fall. Doch mittlerweile ist sogar VW, Europas größter Autohersteller, weiter als die Bundesregierung: Auf Druck von Greenpeace hatte sich VW im März dazu bekannt, auf Schlupflöcher wie Supercredits verzichten zu wollen.

### Warum ist das Thema CO2-Ausstoß von Autos aktuell?

Die entscheidenden Gespräche zwischen Politikern, Verbänden und Lobbyisten der Autoindustrie laufen jetzt. Mit der Zusammenkunft des zuständigen Umweltausschusses am 24. April ist die Vorentscheidung über das CO2-Ziel gefallen.

Trotz des Widerstands der Autoindustrie will die EU die Abgasgrenzwerte für Autos ab 2025 verschärfen. Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments

stimmte für eine Obergrenze von bis zu 78 Gramm CO2-Ausstoß je Kilometer; Greenpeace fordert maximal 60 Gramm. Für Altmaier bedeutet das vorläufige Ergebnis eine Schlappe: Den deutschen Vorstoß, Spritschlucker mit Hilfe von massiven Schlupflöchern zu päppeln, hat der Umweltausschuss abgewiesen. Die Anrechnung von Elektroautos fällt deutlich geringer aus als vom Minister gewünscht.

Offiziell verhandeln jetzt noch EU-Kommission, der Umweltministerrat und das Europäische Parlament das Gesetz im sogenannten Trilog-Verfahren. Die irische EU-Präsidentschaft will ein Ergebnis noch vor der Sommerpause erreichen. Die Autoindustrie dagegen versucht, die Entscheidung so lange wie möglich hinauszuzögern. Konzerne wie Daimler oder BMW spielen auf Zeit – denn 2014 werden EU-Parlament und EU-Kommission neu gewählt bzw. besetzt.

### Welche Rolle spielen Autos beim CO2-Ausstoß der EU?

CO2, das auch bei der Verbrennung von Diesel und Benzin anfällt, ist das wichtigste Treibhausgas und für den Klimawandel verantwortlich. Der Verkehr erzeugt rund 26 Prozent der CO2-Emissionen in der EU, davon rund zwölf Prozent durch Pkw - Tendenz steigend.

### Fordert das 95-Gramm-Ziel die Autoindustrie heraus?

Nicht genug! Längst bauen Hersteller wie Volkswagen oder Toyota Autos in Serie, welche die CO2-Vorgaben von morgen erfüllen. Dazu gehören nach Werksangaben nicht nur Kleinwagen wie der VW eco up, sondern auch Familienautos, zum

Beispiel der Toyota Prius, die schon heute den ab 2020 gültigen Wert erreichen.

Greenpeace selbst hat im Jahr 1996 mit dem SmILE vorgemacht, dass durch heute vorhandene Technik der Spritverbrauch herkömmlicher Serienautos halbiert werden kann. Der SmILE, ein umgebauter Renault-Twingo, kam damals auf durchschnittlich 3,3 Liter (76 Gramm CO<sub>2</sub>).

## **Worin liegt genau der Konflikt zwischen der Position der Bundesregierung und Greenpeace beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß?**

Umweltverbände wie Greenpeace bewerten das 95-Gramm-Ziel ohnehin als nicht sehr ambitioniert – und die Bundesregierung tritt an, dieses durch Rechenricks noch zu verwässern. Demnach werden sparsamere Fahrzeuge wie Elektro- und Hybridfahrzeuge mehrfach angerechnet. Durch diesen Bonus dürfen Spritschlucker weiterhin mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen. Das hätte zur Folge, dass die Emissionen der gesamten Modellpalette durch die Anrechnung von E- und Hybridfahrzeugen de facto nicht gesenkt würde.

Statt das Ziel von 95 Gramm CO<sub>2</sub>/km für die Gesamtflotte wie geplant 2020 zu erreichen, wäre dies erst vier Jahre später der Fall. Supercredits sind damit kein Anreiz für umweltfreundliche Autos, sondern Super-Verschmutzungsrechte für schwere Spritschlucker wie Geländewagen, deren Absatz stark steigt. Energiekommissar Günther Oettinger (CDU) schrieb dazu im Juli 2012 an VW-Chef Martin Winterkorn, Supercredits seien eine der „Flexibilitäten“, die eingeführt wurden, um die „Belastung der Industrie“ zu mindern.

## **VW will die Grenzwerte einhalten. Warum ist das so wichtig?**

Auf dem Autosalon in Genf verkündete VW im März, dass der Konzern auch ohne Boni für Hybrid- und Elektroautos (Supercredits) das 95-Gramm-Ziel bis 2020 erreichen wird. Bei einem Spitzentreffen mit Greenpeace-Geschäftsführerin Brigitte Behrens bekräftigte VW-Chef Martin Winterkorn sein Versprechen. VW ist somit der erste Autokonzern, der sich öffentlich zum

95-Gramm-Ziel ohne Schlupflöcher bekennt. Damit setzt der Autobauer die Konkurrenz unter Zugzwang. Aber nicht nur deshalb hat VWs Bekenntnis weitreichende Konsequenzen: Allein wegen seiner Größe hat der Konzern den größten „Klima- Fußabdruck“ unter den europäischen Autobauern. Etwa 60 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> stoßen die vom VW Konzern innerhalb eines Jahres europaweit verkauften Autos während ihrer Nutzungsdauer aus. Das ist doppelt so viel wie die Autos von BMW und Daimler zusammen.

## **Warum fördern Supercredits keine sauberen Autos?**

Greenpeace ist für die Förderung von Elektro- und Hybridantrieben. Aber nur dann, wenn sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoß tatsächlich senken und nicht die machbare und erforderliche CO<sub>2</sub>-Reduktion bei herkömmlichen Autos bremsen. Genau das aber geschieht, wenn E-Autos mehrfach angerechnet werden sollen, wie es die Bundesregierung durchsetzen will. Ein verkauftes E-Fahrzeug würde dann als „Nullemissionsfahrzeuge“ doppelt bis dreifach gezählt. Dadurch sinkt rechnerisch der CO<sub>2</sub>-Durchschnitt eines Herstellers erheblich, und schafft Platz für den Absatz von Autos mit herkömmlichen Motor und höherem Verbrauch. Schon die Anrechnung von E-Autos als „Nullemissionsfahrzeuge“ ist irreführend: Denn die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der Erzeugung von Strom z.B. aus Kohle entstehen, werden unterschlagen. Solche Autos gleich mehrfach anzurechnen, vergrößert die Verschleierung noch.

## **Was passiert, wenn die Hersteller das CO<sub>2</sub>-Ziel verfehlen?**

Dann schaden sie nicht nur der Umwelt, sondern auch sich selbst: denn es werden Strafzahlungen für jedes überzählige Gramm fällig.

## **Greenpeace fordert:**

- Ein CO<sub>2</sub>-Ziel in 2025 von höchstens 60 Gramm CO<sub>2</sub>/km (entspricht einem Verbrauch von max. 3 Litern/100 km).
- Keine Supercredits für Elektro- und Hybridautos