



DUH-Kurzbericht Klimaschutz

Transatlantischer Policy-Workshop

The New California Auto Emissions Standard: How should Europe Respond?

Der transatlantische Politik-Workshop, der am 28. April 2006 von der DUH in Berlin veranstaltet wurde, stand unter dem Eindruck, dass immer mehr Länder verstärkt nach Wegen suchen, den ungebremsten Kraftstoffverbrauch, die damit verbundene Ressourcenvernichtung und in der Folge die das Weltklima bedrohenden Treibhausgas-Emissionen ihrer wachsenden Autofloten 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 fort zu entwickeln, sprachen sich die deutschen, europäischen und amerikanischen Experten fast einmütig für neue Strategien zur Eindämmung der verkehrsbedingten Klimagase aus.

Als viel versprechend gelten insbesondere verbindliche Verbrauchsgrenzen für neu zugelassene Pkw, die in China im vergangenen Jahr erstmals eingeführt wurden und die Japan für das Jahr 2010 bereits beschlossen hat. Das Modell verbindlicher Höchstverbräuche galt den meisten Experten auch für Europa als ein möglicher Ausweg aus der Klimafalle im Verkehrsbereich, nachdem inzwischen immer deutlicher wird, dass die europäischen Hersteller ihre auf Flottenverbräuche zielenden Verpflichtungen für das Jahr 2008 nicht einhalten werden.

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-Kyoto-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 kürzlich 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 kürzlichen Eingeständnisses von Mitgliedern des Verbandes der Europäischen Autohersteller ACEA statt, dass die 1998 eingegangene Verpflichtung zur Reduzierung der durchschnittlichen Kohlendioxidemissionen neu verkaufter Pkw bis 2008 auf 140 Gramm Kohlendioxid (CO₂) pro Kilometer (g CO₂/km) nicht eingehalten werden soll.

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, e.V.

Als Workshop-Gastgeber sagte der DUH_Geschäftsführer: *„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 Vater 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, weg zu laufen, 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 vorangetriebenen 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.

Lloyd glaubt, dass sich die Ära klimapolitischer Ignoranz auch auf US-Bundesebene dem Ende zuneigt: „*Ich registriere einen Wandel - beispielsweise beim Kongress in Washington. Auch die Leute erkennen inzwischen, dass etwas getan werden muss. Sie sehen die erhöhten Preise für Benzin und Gas. Sie registrieren die Verschwendung bei der Nutzung von Energie. Ich bin zuversichtlich, dass sich die Stimmung bei uns im Land ändern wird und auch die Politiker einsehen, dass etwas getan werden muss.*“

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 einfordern.*“ 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 in San Francisco, Kalifornien

forderte die Automobilindustrie auf, nicht länger auf Blockade und Verlangsamung einer Entwicklung zu setzen, die die fortschreitende Klimaerwärmung mittelfristig ohnehin erzwingen werde. Der Gang vor die Gerichte gegen das kalifornische Klimaschutzgesetz werden sich nicht auszahlen. 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 konkurrenzfähig 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 in Brüssel

berichtete über ein in Großbritannien seit einigen Jahren erfolgreiches steuerliches Anreizsystem zur Förderung von verbrauchseffizienten Dienstwagen. *„Wer sich in Großbritannien einen Sprintschlucker 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 Kli-

maßnahmen, die inzwischen fast flächendeckend auch in Europa angeboten würden, schlicht unterschlagen. Bundscherer: *„Der Realität nicht Stand haltende Verbrauchsangaben mögen helfen, potentielle Autokäufer in die Irre zu führen, den Klimaschutz bringen solche Tricks keinen Millimeter voran. 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 Autofloten zu werten. Dies würde nur den politischen Druck verringern, zu echten, technischen Verbrauchsminderungen zu kommen. Die DUH befürwortete 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. Sprintsparende 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 Sprintschluckern 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.“* An Bundeskanzlerin Angela Merkel richtete Hubmann die Frage, ob sie *„als Physikerin nicht fähig sei, den auf der Hand liegenden volkswirtschaftlichen Schaden zu erkennen oder ein harmonisches Verhältnis zu den Autoherstellern Vorrang habe vor der Gesundheit der Bürger“.*

Wie Weiter?

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 sollen 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.

Berlin, 13. Mai 2006

Für Rückfragen: Gerd Rosenkranz, Leiter Politik (DUH), Tel.: 030/258986-15, Fax.: 030/258986-19, mobil: 01715660577, E-Mail: rosenkranz@duh.de