



DUH-Hintergrund zur Pressekonferenz

Am 26. Oktober 2005 in Berlin

Autobauer im Rückwärtsgang

Die Zahl der Hurrikane im Golf von Mexiko hat in diesem Jahr einen neuen Allzeit-Rekord erreicht. Und das schon fünf Wochen vor dem Ende der Saison. Selbst Klimaforscher, die ihre Erkenntnisse normalerweise mit vielen Wenns und Abers garnieren, schlagen neuerdings schrillere Töne an: Der Klimawandel, erklärten erst kürzlich Hamburger Meteorologen, schreitet fort und zwar erheblich schneller, als bisher befürchtet. Auf der Basis ihrer neuesten Computersimulationen glauben sie nicht mehr daran, dass die von der globalen Klimagemeinde vor Jahren ausgegebene kritische Grenze einer mittleren Temperaturerhöhung von zwei Grad Celsius bis zum Ende des Jahrhunderts noch eingehalten werden kann. Alles was darüber liegt, sagen die Wissenschaftler, überfordert die globalen Ökosysteme und birgt gewaltige Risiken für die Menschen. Auch plötzliche, beschleunigte Veränderungen des Weltklimas oberhalb dieses kritischen Punkts wollen viele Wissenschaftler nicht mehr ausschließen. Sie sind glaubwürdig, weil die Laien die Bestätigung der Vorhersagen fast allabendlich im Fernsehen verfolgen können. Dabei spielt immer weniger eine Rolle, ob ein einzelner Hurrikan, eine Dürreperiode oder eine Jahrhundertflut zweifelsfrei dem Klimawandel zugeordnet werden kann – das können sie nicht. Aber Laien glauben zu wissen, was zu tun ist: Sie befürworten die Erneuerbaren Energien, obwohl sie ihnen einige Euro im Jahr kosten, sie wollen, wo es geht, Energie sparen usw. Sie kennen nicht die Details, aber sie spüren, dass die Gefahr real ist und hierzulande vor allem ihre Kinder treffen wird.

Die DUH veranstaltet diese Pressekonferenz, weil andere, die alle Möglichkeiten haben, sich über die Details des Klimawandels zu unterrichten, ganz anders reagieren. Die Autoindustrie zum Beispiel reagiert, indem sie ihre Lobbytätigkeit im Umfeld der laufenden Koalitionsverhandlungen intensiviert. Herr Zetsche, Chef von DaimlerChrysler, wurde erst kürzlich im Regierungsviertel gesichtet, in Begleitung von Dieter Spöri, ehemals SPD-Wirtschaftsminister in Baden-Württemberg. Ihre Mission lautete: Verhindern, was auch nur im Entferntesten nach verbindlichen Spritverbrauchs-Limits für ihre Limousinen klingt. Sie würden den Standort Deutschland schwer belasten.

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) hat in einem Schreiben an EU-Umweltkommissar Stavros Dimas der deutschen Automobilindustrie vorgeworfen, sich von dem mit der EU Ende der neunziger Jahre vereinbarten Flottenverbrauch für 2008 von 140 g CO₂/km (dies entspricht 5,8 Liter Benzin/100 km bzw. 5,1 Liter Diesel/100 km) endgültig verabschiedet zu haben. Natürlich hat sie das nicht offiziell und nicht ausdrücklich getan. Offiziell haben der VDA und andere gerade erst im August 2005 ihren „Leitfaden zu Kraft-

stoffverbrauch und CO₂-Emissionen“ aktualisiert. Darin wird vor der tabellarischen Aufstellung der Spritverbräuche „aller neuen Personenkraftwagenmodelle, die in Deutschland zum Verkauf angeboten werden“ noch einmal das Ziel referiert, das einzuhalten die europäischen Hersteller der EU versprochen haben: Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neufahrzeuge sollen bis 2008 auf 140 gCO₂/km und bis 2010 sogar auf 120 gCO₂/km gedrosselt werden. Natürlich befindet man sich auf einem guten Weg ...

Leider dementieren die realen Zahlen den Anspruch der Autohersteller auf eine Weise, die selbst uns überrascht hat. In Wirklichkeit haben sich die deutschen Autobauer spätestens mit der Modellreihe für das Jahr 2006 endgültig von jedem Anspruch verabschiedet, Sprit sparende und damit auch im Unterhalt günstige Pkw nach vorne zu bringen. Außer dem in Frankreich gebauten Zweisitzer Smart Fortwo unterschreitet mit dem Opel Corsa (Modell 1,0 12V Twinport) ein einziger deutscher Benzin-Pkw den EU-Flottenwert für 2008 von 140 g CO₂/km! Günstiger sieht es – wiederum leider - bei einigen ausländischen Herstellern aus: da tummeln sich vergleichsweise viele Spritsparfahrzeuge: Citroen und Peugeot unterbieten den EU-Wert mit dem C1 und dem 107 gleich um 30 g CO₂/km (entsprechend 1,2 Liter Minderverbrauch/100 km). Fiat bietet den Panda und den Punto auf. Noch weiter sind manche asiatische Hersteller: Fünf der zehn Daihatsu-Modelle erfüllen den EU-Flottenwert oder liegen darunter. Verbrauchsgünstige Benziner haben auch die Hersteller Kia, Hyundai, Mitsubishi und Suzuki im Angebot. Spitzenreiter bei der Energieeffizienz von Benzin-Pkw ist Toyota mit gleich drei Fahrzeugen: dem Aygo und dem Yaris und schließlich dem Spritsparweltmeister, dem Hybrid-Mittelklassewagen Prius, der als komfortabler Fünfsitzer den EU-Flottenwert gleich um 1,5 Liter/100 km unterschreitet.

Auf die Gefahr hin, dass die DUH einmal mehr als Nestbeschmutzer da steht - aber die Fakten sind wie sie sind: Bei den Maximalverbräuchen erklimmen deutsche Autobauer einsame Höhen. Auf dem „Stockerl“ der ersten drei Plätze von Fahrzeugen mit dem höchsten Spritverbrauch des Jahrgangs 2006 stehen drei deutsche Autos, allesamt aus dem Volkswagen-Konzern. Es gab Zeiten, da hat der Wolfsburger Autobauer seinem Namen alle Ehre gemacht: verbraucherfreundlich, spritsparend, volksnah waren die Fahrzeuge des deutschen Marktführers - und auch deshalb ein Hit auf den Weltmärkten. Seit sich das Unternehmen mehr mit kreativer Politikberatung, mit freihändiger Abgeordnetenfinanzierung und neuen Formen der Mitarbeitermotivation beschäftigt, hat sich leider auch das Fahrzeugangebot verändert. Ehemalige Spritsparmodelle wie VW-Lupo und Audi A2 wurden in diesem Jahr konsequent eingestellt. Und zwar nicht nur die Spritsparversion, sondern gleich die jeweils ganze Modellreihe. Ersetzt wurde sie durch rasende Benzinpumpen. So verwundert es nicht, dass die Spitzenreiter im Spritverbrauchs des Jahres 2006 in Deutschland sind:

- Platz 1: VW-Lamborghini Murcielago mit 600 g CO₂/km
- Platz 2: VW-Bugatti Veyron mit 571 g CO₂/km
- Platz 3: Bentley Arnage T mit 495 g CO₂/km.

Man könnte nun einwenden, in Deutschland würden immer mehr Diesel-Fahrzeuge verkauft, die DUH zeige aber nur auf die Benziner. Tatsächlich liegen eine Reihe deutscher Diesel-Modelle unter dem EU-Flottenwert von 140 g CO₂/km (entsprechend 5,1 Liter Diesel/100 km). Leider ist dieser Erfolg teuer erkaufte. Eine wirksame Abgasminderung der Diesel-Pkw findet nicht statt. Und so sind alle spritsparenden Diesel - mit Ausnahme eines Fahrzeuges: den A 160 von Mercedes-Benz – ohne Rußpartikelfilter und somit auch keine Alternative. Trotz vollmundiger gegenteiliger Ankündigungen verweigert die Autolobby Diesel-Kleinwagen eine gleichwertige Abgasreinigung wie bei den Benzinern - auf Kosten der Gesundheit der Menschen in unseren Städten.

Die Weigerung der deutschen Hersteller, Dieselabgase so effizient von Partikeln und Stickoxiden zu reinigen, dass sie mittelfristig mit den Benziner-Werten mithalten können, gilt nur für Europa. In diesem Zusammenhang bringt übrigens Dieter Zetsche die deutschen Autobauer in schwere Begründungsnot. Im fernen Tokio brüstete sich der DaimlerChrysler-Chef vor wenigen Tagen, Mercedes-Diesel seien in Kürze so sauber wie die saubersten Benziner. Dabei geht es (a) um die gefährlichen Feinstaub-Partikel und (b) um giftige Stickoxide, beides Spezialprobleme der Dieseltechnologie. Die DUH findet die Ankündigung – die DaimlerChrysler und Volkswagen zuvor bereits in den USA machten - natürlich fantastisch. Umso unverständlicher ist es, dass DaimlerChrysler seine super-sauberen Diesel nur dort anbieten will, wo entsprechende gleiche Grenzwerte für Diesel- und Benzin-Pkw schon Pflicht sind: In Europa hingegen kämpfen die Autobauer für den Erhalt ihres Verschmutzungs- und Vergiftungsprivilegs.

Zurück zu den Flottenverbräuchen und den Versprechen der europäischen Autohersteller. Neue Fahrzeugmodelle bleiben ohne grundlegende technische Änderungen in der Regel für etwa fünf Jahre im Markt. Bei den meisten Modellen des Jahres 2006 handelt es sich um relativ neue Modelle. Spürbare Minderungen des Spritverbrauchs sind bis zum Zieljahr 2008 deshalb nicht zu erwarten. Mit den Durchschnittsverbräuchen aller angebotenen Modelle der Baureihe 2006 übertreffen die drei großen deutschen Hersteller VW (202 gCO₂/km), BMW (219), DaimlerChrysler (237) den für 2008 anvisierten EU-Flottenwert von 140 gCO₂/km um 45 bis 70 Prozent. In Reichweite dieses Ziels liegt allein der japanische Hersteller Daihatsu mit 147 gCO₂/km. Mittlere Werte erreichen der französische PSA-Konzern (Peugeot/Citroen), Opel und Renault (170 bis 179).

Die Selbstverpflichtung der europäischen Hersteller, die seinerzeit wie üblich zustande kam, nachdem die EU zunächst mit dem Ordnungsrecht gedroht hatte, ist also, was die deutschen Hersteller angeht, schon jetzt gescheitert. Bereits auf der diesjährigen Umwelt-Auto-Liste des ökologisch orientierten Verkehrsclub Deutschland (VCD) fand sich unter den Top Ten mit dem Opel Corsa nur noch ein deutsches Fabrikat. Dabei bleiben Schönfärbereien der Autohersteller noch unberücksichtigt. So wird der Verbrauch der heute gängigen Klimaanlage ebenso wenig berücksichtigt wie der von modischen Breitbandreifen verursachte Zusatzverbrauch. Tatsächlich fließen deshalb 10 bis 15 Prozent mehr Sprit durch die Benzinpumpen als offiziell angegeben. In Deutschland, man

kann es nicht oft genug wiederholen, werden zur Zeit immer mehr Autos gebaut, die die Welt nicht braucht.

Die Deutsche Umwelthilfe verlangt deshalb in einem Schreiben an EU-Umweltkommissar Stavros Dimas verbindliche Verbrauchsgrenzen für neu zugelassene Pkw. Sie sollen ab 2008 die unverbindliche Selbstverpflichtungsvereinbarung mit der europäischen Automobilindustrie ersetzen. Eine schärfere Gangart bei der Eindämmung des Treibhauseffektes ist angesichts der immer dramatischeren Vorhersagen der Klimaforscher und der realen Katastrophen in den Anrainerstaaten des Golfs von Mexiko überfällig. Die DUH richtet deshalb an Union und SPD den Appell, das Konzept verbindlicher Verbrauchslimits bei Neufahrzeugen in ihre Koalitionsvereinbarung aufzunehmen und auf EU-Ebene konsequent dafür einzutreten. Wer nach den Erfahrungen dieses Jahres weiter glaubt, Klimaschutz über unverbindliche Vereinbarungen mit der Autoindustrie betreiben zu können, steht ab sofort im Verdacht der aktiven Volksverdummung. Zur Begrenzung des CO₂-Ausstoßes unserer Autoflotte brauchen wir keine wirkungslosen Selbstverpflichtungen mehr, sondern genauso verbindliche Grenzwerte wie für die klassischen Schadstoffe.

Ein Jahr Kennzeichnungspflicht – eine Bilanz

Die Baureihe 2006 der deutschen Hersteller bestätigt und verstärkt einen seit einigen Jahren erkennbaren Trend: Deutsche Autobauer gehören in Sachen Spritverbrauch ihrer Neufahrzeuge eher zu den Schlusslichtern im internationalen Vergleich. Das hat Konsequenzen, die (a) zu Lasten potenzieller Autokäufer gehen und (b) beweisen, dass die Autohersteller bezüglich ihrer Defizite durchaus Problembewusstsein haben.

Seit dem 1. November 2004 sind die Autokonzerne laut einer nach jahrelangen Querelen verspätet in deutsches Recht umgesetzten Richtlinie verpflichtet, ihre Kunden in Werbeanzeigen und in den Autohäusern über die Spritverbräuche der angebotenen Neuwagen zu informieren. Gegen die ebenso vielfältige wie kreative Umgehung dieser Kennzeichnungspflicht geht die DUH seit dem Tag des Inkrafttretens der Verordnung mit Abmahnungen und Gerichtsverfahren vor. Das Motiv ist nahe liegend: Nur eine eins zu eins umgesetzte Verordnung kann ihren Zweck, dass nämlich potenzielle Käufer ihre Entscheidung auch entlang der Verbrauchseffizienz treffen, erfüllen. Tatsächlich haben die Hersteller versucht, die Verordnung, die die Ausweisung von Spritverbräuchen und Kohlendioxidemissionen fordert, auf vielfältige Weise zu umgehen.

Anfangs wurde die Kennzeichnung in vielen Autohäusern, auch solchen, die direkt den Konzernzentralen angeschlossen waren, schlicht „vergessen“. Als diese brachiale Methode – auch durch öffentliche Aktionen der DUH – hinreichend diskreditiert war, gingen die Unternehmen zu vielfältigen Umgehungsmethoden über, die alle eines gemeinsam hatten. Sie waren subtiler. So zum Beispiel die Methode Spritverbräuche entgegen dem Wortlaut der Verordnung von Volkswagen auf durchsichtigen Folien in weißer Schrift zu drucken, die in den Scheiben der Fahrzeuge praktisch unsichtbar waren. Auch in Wer-

beanzeigen wurde massiv und routinemäßig gegen die Verordnung verstoßen. Vielfach wollte man wohl vermeiden, dass auf die aufs feinste ins Bild gerückten Traumlimousinen ein schnöder Schatten demotivierender Spritverbräuche fiel.

Dass die gesetzliche Verpflichtung zur Offenbarung der Verbrauchswerte ernst gemeint ist und ihre Umgehung kein Kavaliersdelikt, hat sich leider nach den Beobachtungen der DUH auch nach zwölf Monaten noch nicht überall herum gesprochen. Verstöße sind immer noch an der Tagesordnung, obwohl VW nach der Androhung rechtlicher Schritte 20.000 € an die DUH zahlen musste, die die Umweltorganisation umgehend in die Finanzierung ihrer Kampagne zur Reduzierung der Spritverbräuche in Deutschland lenkte. Rund 200 Abmahnungen hat die DUH binnen eines Jahres aussprechen müssen und in diesem Zeitraum 88 Unterlassungserklärungen und acht Einstweilige Verfügungen gegen besonders hartleibige Unternehmen und Händler erwirkt. Etwa zehn Verfahren und Musterklagen auch gegen namhafte ausländische Hersteller mit Stammsitz im Ausland wie Saab Deutschland oder Ferrari/Maserati sind derzeit noch bei Gerichten anhängig.

Die Deutsche Umwelthilfe hatte sich während der langjährigen Auseinandersetzung, die der Umsetzung der EU-Richtlinie zur Energieverbrauchskennzeichnung von Kraftfahrzeugen vorausging, stets für eine verbraucherfreundliche, an die farbige Kennzeichnung von Kühlschränken oder Waschmaschinen angelehnte Regelung eingesetzt. Dies ist seinerzeit am massiven Widerstand der Autolobby gescheitert. Die schließlich erlassene Nennung des Spritverbrauchs und der CO₂-Belastung ohne jede direkte Vergleichsmöglichkeit zu Pkw derselben Fahrzeugklasse bleibt für die DUH deshalb nur die zweitbeste Lösung. Trotzdem werden Mitarbeiter der Umweltorganisation ihre Hausbesuche bei Händlern und die Beobachtung von Werbeanzeigen solange fortsetzen, bis wenigstens diese moderate Verpflichtung flächendeckend eingehalten wird. Die Autohersteller müssen ihren Kunden reinen Wein einschenken. Jeder Autokäufer muss wissen, ob ein nagelneues Auto das Klima unnötig stark belastet oder nicht.

Ansprechpartner für Rückfragen:

Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH), Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, Tel.: 030/ 25 89 86-0, mobil 0171/ 3649170, E-Mail: resch@duh.de

Dr. Gerd Rosenkranz, Deutsche Umwelthilfe e.V., Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, Tel.: 030/ 25 89 86-15, mobil 0171/ 56 60 577, E-Mail: rosenkranz@duh.de

Dr. Cornelia Ziehm, Deutsche Umwelthilfe e.V., Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, Tel.: 030/ 25 89 86-18, mobil 0160/5337376,, E-Mail: ziehm@duh.de