



Sofortprogramm zur Minderung der Klimagas-Emissionen von Pkw

Eckpunktepapier der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) zur raschen Eindämmung wachsender Klimabelastungen im Straßenverkehr

Der derzeit mit zunehmender Dynamik spürbare Klimawandel fordert eine Entwicklung hin zu saubereren und gleichzeitig sparsameren Pkw. Leider hat die deutsche Autolobby immer noch nicht den Ernst der Lage erkannt und kämpft verbissen gegen jegliche Begrenzung des Klimagases CO₂. Dabei handelt sie gegen ihre eigenen Zukunftschancen: Denn langfristig werden die deutschen Autobauer ihre Position auf den internationalen Märkten nur halten können, wenn sie saubere, sparsame und zuverlässige Autos produzieren, die die Welt unter den Bedingungen des Klimawandels braucht.

Die Deutsche Umwelthilfe e. V. fordert die Bundesregierung deshalb 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 2011) 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 2011) 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 Elektrogroßgeräten („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 Kraftstoffmehrerverbrauch 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 von 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.

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

CO₂/km	Modell	Neupreis	Spritverbr. innerorts	Subvention
378 g	Porsche Cayenne Turbo S	120.613,68 €	21,3 l	bis 59.000 €
355 g	Mercedes S 63 AMG	137.683,00 €	23,2 l	bis 67.000 €
353 g	Audi A 8 - 12-Zylinder	112.750,00 €	21,4 l	bis 55.000 €
348 g	Volkswagen Phaeton W12	121.359,00 €	21,2 l	bis 59.000 €
336 g	Audi R 8 - R-tronic	111.790,00 €	22,1 l	bis 54.500 €
336 g	Mercedes GL 500	88.119,50 €	19,3 l	bis 43.000 €
327 g	BMW - 760li	124.026,73 €	20,7 l	bis 60.000 €

(Preise jeweils Grundausstattung inkl. 19% MWSt. – Subvention abhängig vom Spitzensteuersatz, Beispielrechnung für Kapitalgesellschaften).