Offener Brief zur CO2-Grenzwertverordnung für neue Pkw

Offener Brief zur CO2-Grenzwertverordnung für neue Pkw

Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin,
zurzeit sind auf EU-Ebene die konkreten Instrumente zur Ausgestaltung der anstehenden Neuregelung der CO2-Grenzwerte für Pkw in der Diskussion. In diesem Zusammenhang wurde in der vergangenen Woche ein an Sie adressiertes Schreiben des VDA-Präsidenten Matthias Wissmann bekannt. Erlauben Sie uns, bezugnehmend auf die Hauptargumente Herrn Wissmanns unsere Sichtweise zu erläutern. Wir können nicht erkennen, dass die Argumentationslinie von Herrn Wissmann die Suche nach einer "ökologischen und ökonomischen Balance" beschreibt. Vielmehr reflektiert der Verfasser sehr einseitig die Interessen ausgewählter Autohersteller. Umwelt- und Klimaschutz sowie Belange des Verbraucherschutzes werden in den Ausführungen von Herrn Wissmann nicht berücksichtigt.
Die unterzeichnenden Umwelt- und Verbraucherschutzverbände halten im Gegensatz zu dem VDA-Präsidenten ambitionierte CO2-Grenzwerte für Fahrzeuge für eine der effektivsten Maßnahmen, um den CO2-Ausstoß im Verkehr zu verringern, innovative Fahrzeugtechnik anzureizen und die Treibstoffkosten für Verbraucher zu senken. Der Erfolg der heute gültigen Regelung ist ein eindrücklicher Beleg. Im Folgenden möchten wir die drei vom VDA-Präsidenten angesprochenen Hauptaspekte aufgreifen: Die Festlegung eines Langfristziels für 2025, "Supercredits" (d.h. die Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit niedrigen Emissionen) sowie ein adäquates Messverfahren zur Ermittlung der tatsächlichen Klimagas-Emissionen.
1. Zukunftsweisend: Einen Zielwert für 2025 bereits jetzt festlegen
Derzeit ist allein der Verkehrssektor für rund ein Viertel der CO2-Emissionen in Europa verantwortlich. Eine ambitionierte Ausgestaltung der Grenzwert-Regelung muss einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Ziele von EU und Bundesregierung zur Reduzierung des CO2-Ausstoßes leisten. Nach heutigem Stand der Technik wäre eine Minderung auf 60 g/km CO2 in 2025 möglich und auf dem Pfad zu einer vollständigen Dekarbonisierung bis zum Jahr 2050 auch dringend geboten. Der vom Umweltausschuss des EU-Parlaments vorgeschlagene Zielkorridor von 68-78 g/km CO2 nutzt dieses Potenzial leider nicht in vollem Umfang aus. Dennoch gewährleistet die frühzeitige Festschreibung eines Langfristziels sowohl weitere Effizienzsteigerungen als auch die geforderte Planungssicherheit bei der Produktentwicklung. Das CO2-Ziel für 2020 wurde 2008 mit 12 Jahren Vorlauf beschlossen - dieses Erfolgsmodell einer frühzeitigen Zielsetzung sollte nun auch für 2025 umgesetzt werden. Der CO2-Grenzwert für 2015, dessen Festlegung von der Autoindustrie mit denselben Argumenten wie heute vehement bekämpft und erfolgreich verschoben wurde, wird von den meisten Herstellern nunmehr deutlich vor dem Zieljahr erreicht.
Gerade durch die Festlegung eines Langfristzieles ergibt sich der erwünschte Anreiz für die Weiterentwicklung alternativer Antriebskonzepte, wie etwa batterieelektrische Autos oder Plug-In-Hybride. Denn nur mit ihrer Hilfe lassen sich bei größeren Fahrzeugen auch in Zukunft noch die vorgeschriebenen Grenzwerte einhalten. Daher sind verbindliche Langfristziele ein zielführendes Instrument, um künftige Erfordernisse an kommende Neuwagengenerationen zu definieren. Um die tatsächliche Marktsituation entsprechend zu berücksichtigen, sieht der Vorschlag zudem eine Revisionsklausel vor, um gegebenenfalls auf unerwünschte Entwicklungen reagieren zu können.
2. Keine Rechentricks! Supercredits rechnen Verbräuche schön, statt Kraftstoff einzusparen
Die Mehrfachanrechnung besonders sparsamer Fahrzeuge bei der Berechnung des Flottenemissionsdurchschnitts ist aus Klimaschutzgründen nicht hinnehmbar. Diese sogenannten Supercredits erzeugen lediglich auf dem Papier eine sauberere Flotte, real wird der CO2-Ausstoß jedoch nicht reduziert. Durch das von Herrn Wissmann geforderte "Banking", das eine spätere Anrechnung angesparter Supercredits ermöglicht, potenziert sich die schädliche Wirkung der Supercredits nochmals, da dieser Mechanismus die tatsächliche Erreichung des Grenzwertes von 95 g CO2/km um vier Jahre nach hinten verschieben würde. Das wären vier verlorene Jahre für den Klimaschutz und die technische Innovation.
Nur derjenige Hersteller, der langfristig die sparsamsten Fahrzeuge liefert, wird seine Stellung als Marktführer einer innovativen Zukunftsindustrie behaupten und darüber dauerhaft eine entsprechende Nachfrage mit entsprechenden Arbeitsplatzeffekten generieren können. Eine Studie von Cambridge Econometrics/Ricardo-AEA hat errechnet, dass allein die Implementierung des CO2-Grenzwerts von 95 g/km bei Pkws, respektive 147 g/km bei leichten Nutzfahrzeugen, mit geringer zeitlicher Verzögerung rund 360.000 neue Arbeitsplätze entstehen lassen könnte.
Die Erreichung des Grenzwertes von 95 g/km ist möglich. Schon heute lässt sich mit sparsamen Fahrzeugen über alle Fahrzeugsegmente hinweg - bezogen auf deren Zulassungsanteil in Deutschland - eine Flotte zusammenstellen, die bereits jetzt den entsprechenden Grenzwert für 2020 erfüllt - ohne reine Elektroautos und Plug-In-Hybride. Auch das Bekenntnis von Europas größtem Automobilbauer Volkswagen zu einem 95-Gramm-Ziel ohne weitere Aufweichungen verdeutlicht, dass dieser Wert ohne Supercredits und Banking erreicht werden kann.
3. Einfach, aber wahr: Prüfzyklen sollen realistisch abbilden, was ein Auto auf der Straße verbraucht
Die im derzeit gültigen Testzyklus gemessenen Verbrauchswerte sowie die damit verbundenen CO2-Emissionswerte weichen um bis zu 40 Prozent von den realen Verbräuchen auf der Straße ab. Damit sind die auf dem Prüfstand aufwändig ermittelten Verbrauchsangaben nur wenig mehr als ein grob geschätzter Verbrauchskorridor. Die Rechnung zahlen die Verbraucherinnen und Verbraucher mit jeder Tankfüllung. Mehrere Milliarden Euro wandern so in die erdölfördernden Länder ab, statt in europäische Spitzentechnologie investiert zu werden. Wir setzen uns für die rasche Einführung eines neuen Testverfahrens ein, das bestehende Schlupflöcher schließt und die realen Verbrauchswerte so präzise wie möglich abbildet.
Sehr geehrte Frau Bundeskanzlerin, wir möchten Sie bitten, dafür Sorge zu tragen, dass sich die Bundesregierung in den laufenden Verhandlungen auf EU-Ebene für ambitionierte CO2-Grenzwerte auch über 2020 hinaus einsetzt, Supercredits und Banking-Mechanismen ablehnt sowie die rasche Umsetzung eines neuen Testzyklus' sicherstellt. Das Wohlergehen dieser und künftiger Generationen hängt auch entscheidend von der Frage ab, wie viele Treibhausgasemissionen wir Umwelt und Klima noch zumuten. Die Antwort muss lauten: So wenig wie möglich! Und technisch möglich ist schon jetzt mehr, als Herr Wissmann und andere Vertreter der Automobilbranche glauben machen wollen.
Mit freundlichen Grüßen
Prof. Dr. Hubert Weiger
Vorsitzender des BUND e.V.
Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe e.V.
Brigitte Behrens
Geschäftsführerin Greenpeace Deutschland
Leif Miller
NABU Bundesgeschäftsführer
Michael Ziesak
Bundesvorsitzender VCD e.V.
Eberhard Brandes
Vorstand WWF Deutschland
Da Herr Wissmann seinen Brief an Sie zur Kenntnis an Umweltminister Peter Altmaier, an Wirtschaftsminister Dr. Philipp Rösler sowie Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer geschickt hat, erlauben wir uns, den Ministern auch von unserem Brief eine Kopie zukommen zu lassen.

Pressekontakt

VCD - Verkehrsclub Deutschland

10969 Berlin

vcd.org
mail@vcd.org

Firmenkontakt

VCD - Verkehrsclub Deutschland

10969 Berlin

vcd.org
mail@vcd.org

Als gemeinnütziger Verein setzt sich der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik ein. Das einfache Credo lautet: Wir machen uns stark für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität! Zukunftsfähige Verkehrspolitik ist für den VCD nicht nur auf ein einziges Verkehrsmittel fixiert, sondern setzt auf eine intelligente Kombination und das sinnvolle Miteinander aller Arten von Mobilität. Dabei arbeitet der VCD auf zwei unterschiedlichen Ebenen: Zum einen berät der VCD als Fach- und Lobbyverband Unternehmen, arbeitet mit Forschungsinstituten zusammen, initiiert innovative Projekte, nimmt Einfluss auf Politik und Wirtschaft, setzt Themen auf die Agenda, begleitet Gesetzgebungsprozesse und leistet Politikberatung. Zum anderen gibt der VCD als Mitglieder- und Verbraucherverband VerkehrsteilnehmerInnen eine Stimme, unabhängig davon wie sie unterwegs sind. Er versteht sich als Interessensvertretung für alle umweltbewussten mobilen Menschen.