

## »Klimawandel bremsen – CO<sub>2</sub>-Grenzwert jetzt!«

Bisher haben weder Autoindustrie noch Politik angemessen auf die Bedrohungen des Klimawandels reagiert, im Gegenteil: Ungeachtet früherer Versprechen entwickeln die Autohersteller seit Jahren viele immer schwerere, immer stärkere und immer schnellere Fahrzeuge. Der durchschnittliche Verbrauch der gesamten Neuwagenflotte und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinken kaum. Die EU sieht sich deshalb gezwungen, den Treibhausgas-Ausstoß gesetzlich zu begrenzen.

Im Dezember 2007 hat die Europäische Kommission einen Entwurf für einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert vorgelegt, nach dem im Jahr 2012 alle in der EU verkauften Neuwagen im Schnitt nur noch 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstoßen dürfen. Das entspricht einem Normverbrauch von 4,5 Litern Diesel bzw. 5,1 Litern Benzin auf 100 Kilometern.

Anstatt den Verordnungsentwurf der EU zu unterstützen, stellt sich Deutschland quer und gefährdet so die globalen Klimaziele. Von Kanzlerin Merkel bis hin zu Umweltminister Gabriel kritisiert die Bundesregierung den Vorschlag der EU-Kommission als Angriff auf die deutsche Autoindustrie und versucht, die Brüsseler Vorgaben zu verwässern. Deshalb droht der Vorschlag, der eigentlich auf dem nächsten EU-Gipfel Mitte Juni auf den Weg gebracht werden soll, zu scheitern.

### VCD-Forderung

Der VCD fordert die Bundesregierung auf, ihren Widerstand gegen die Brüsseler Pläne endlich aufzugeben und für einen wirksamen CO<sub>2</sub>-Grenzwert einzutreten. Die Politik darf sich nicht länger vor den Karren der Autohersteller spannen lassen, die von ihrem Scheitern beim Klimaschutz ablenken und Investitionen in zukunftsfähige Modelle umgehen wollen! Denn der falsche Kurs der Autohersteller gefährdet nicht nur das Klima. Er geht auch auf Kosten der Verbraucher, die bei weiterhin steigenden Spritpreisen mehr denn je auf sparsame Fahrzeuge angewiesen sind.

### Hintergrund – eine Kette des Versagens

- Bereits **Mitte der 1990er** diskutierte die Europäische Union einen CO<sub>2</sub>-Grenzwert für Pkw. Im Umweltministerrat, dem auch Angela Merkel als Umweltministerin angehörte, wurde schon damals ein Zielwert für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von durchschnittlich **120 Gramm pro Kilometer** – bezogen auf alle in Europa verkauften Neuwagen – **für das Jahr 2005** angepeilt.
- Um gesetzliche Vorgaben zu verhindern, verpflichtete sich die europäische Autoindustrie **1998**, den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen **bis 2008** auf **140 g/km** zu senken. Dieses Versprechen haben die Hersteller bewusst gebrochen. **Zurzeit** liegt der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Neuwagen **in der EU** bei **rund 160 g/km**, **deutsche Hersteller** schneiden mit **rund 170 g/km** noch viel schlechter ab.
- Statt Spritsparteknik zu entwickeln und in der ganzen Modellpalette einzusetzen, bringen die Autokonzerne immer **neue Spritfresser** auf den Markt, die **bis zu 360 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer** ausstoßen – das Dreifache von dem, was die EU für 2012 erlauben will.

## **Mehr Klimaschutz durch ambitionierte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte**

- Nur verbindliche Vorgaben in Form von CO<sub>2</sub>-Grenzwerten können die Hersteller zwingen, ihre Modellpalette so zu verändern, dass die einzelnen Fahrzeuge mit deutlich weniger Kraftstoff auskommen und der Treibhausgasausstoß entsprechend sinkt.
- Sparsame, weniger klimabelastende Autos entlasten nicht zuletzt die Verbraucher. Insbesondere bei steigenden Spritpreisen spart jeder Liter Kraftstoff, den das Auto weniger verbraucht, bares Geld. Ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 120 g/km bedeutet die Absenkung des Durchschnittsverbrauchs gegenüber heute um ca. 1,5 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometern.
- Damit ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert etwas bewirkt, muss die Marke von 120 g/km nach Ansicht des VCD allein durch fahrzeugseitige Verbesserungen erreicht werden und spätestens ab 2012 gelten. Hintertürchen wie die Anrechnung von Agrosprit, Schaltanzeigen oder Leichtlaufreifen darf es nicht geben.
- Der CO<sub>2</sub>-Grenzwert wirkt nur, wenn bei Überschreiten der Vorgaben hohe Strafen drohen. Andernfalls kalkulieren die Hersteller Bußgelder ein, die sie dann auf die Autokäufer abwälzen, und verzichten auf technische Lösungen. Aus Sicht des VCD ist es der beste Weg, in Zukunft nur noch neue Modelle zuzulassen, die neben niedrigen Schadstoffwerten auch bestimmte CO<sub>2</sub>-Werte einhalten.
- Ein CO<sub>2</sub>-Grenzwert von durchschnittlich 120 g/km verlangt nichts Unmögliches von der Autoindustrie. Schon heute erreichen Dutzende von Modellen die von der EU für 2012 geplanten Vorgaben oder überschreiten diese nur knapp. Einen Überblick über klima- und umweltschonende Pkw gibt beispielsweise die jährlich erscheinende **VCD Auto-Umweltliste**.

---

Ein optimales Bus- und Bahnangebot, mehr Platz für Fahrräder, umweltschonende Autos, mehr Sicherheit für Kinder: So sieht nachhaltige Mobilität für den Verkehrsclub Deutschland aus. Um diese Vision zu verwirklichen, wurde der VCD e.V. 1986 gegründet. Seitdem haben umweltbewusste mobile Menschen eine Alternative zu den herkömmlichen Automobilclubs und die Verkehrspolitik ein ökologisches Korrektiv. Derzeit unterstützen 63.000 Mitglieder und Förderer den VCD. Sie auch?

**VCD – der einzige Verkehrsclub mit Klimaschutz-Faktor!**

[www.vcd.org](http://www.vcd.org)