

Manuskript

Beitrag: Dicke deutsche Autos – Lobby gegen Klimaschutz

Sendung vom 2. Dezember 2008

Von Hans Koberstein und Thomas Reichart

Anmoderation:

Wir Deutsche bauen herrliche Autos: schnell, schön und zuverlässig - zuverlässig gerne auch beim hohen Spritverbrauch mit entsprechenden Abgasen. Auch deshalb verkaufen sich die Geschosse nicht mehr so gut, auch deshalb ist die deutsche Automobilindustrie in der Krise. Die EU will seit Jahren den schädlichen Ausstoß von Kohlendioxid auf 120 Gramm pro gefahrenen Kilometer begrenzen - aber viele deutsche Autos liegen deutlich darüber - wir bauen schließlich die schönsten dicken Autos. Also wurde zäh gekämpft - und siehe da: das ganze soll jetzt erst ab 2015 gelten, und bis dahin werden die Anforderungen zeitlich gestaffelt - die Autobranche hatte ja auch wirklich nicht genug Zeit sich darauf einzustellen. Hans Koberstein und Thomas Reichart berichten.

Text:

300 PS und Null Emissionen. Der Tesla Roadster ist ein Batterieauto. beschleunigt in 3,9 Sekunden von 0 auf 100. Der Sportwagen aus Amerika ging dieses Jahr in Serie. Das erste Exemplar in Europa hat die Juwi AG bei Mainz gekauft. Der Betreiber von Solar- und Windparks lädt das Elektroauto auf seinem Firmengelände mit Sonnenstrom auf: Das Solardach kann dutzende Autos versorgen.

***O-Ton Matthias Willenbacher, Juwi Holding:
Wir möchten alle Fahrzeuge auf Elektrofahrzeuge umstellen.***

***O-Ton Frontal21
Und gelingt das?***

***O-Ton Matthias Willenbacher, Juwi Holding:
Das wird schwer. Denn bisher sind all unsere Anfragen nach Elektrofahrzeugen bei den Herstellern abgeprallt, es ist bisher kein Hersteller in der Lage, eine größere Anzahl von Elektrofahrzeugen uns zur Verfügung zu stellen.***

Den Trend der Zukunft haben auch deutsche Autobauer verschlafen. Dabei machen sie seit über einem Jahrzehnt große Versprechungen. Schon 1995 gelobt die Autoindustrie deutlich

sparsamere Autos zu bauen. Umweltministerin ist damals Angela Merkel, Verkehrsminister: Matthias Wissmann. Beide vertrauen der Autoindustrie. Die verspricht, den Spritverbrauch bis 2005 um 25 Prozent zu senken.

O-Ton Matthias Wissmann, CDU Bundesverkehrsminister am 23.3. 1995:

Es ist nicht das Gelbe vom Ei, aber es ist ein großer Schritt nach vorn, denn wenn die Automobilindustrie den Verbrauch um über 25 Prozent bei den neu hergestellten Pkw in den nächsten Jahren verringert, dann führt das zu einer Entlastung für die Umwelt, zu einer Reduzierung der CO2-Belastung.

Die damalige Bundesministerin verzichtet deshalb darauf, die Autoindustrie per Gesetz zu Einsparungen zu zwingen. Sie glaubt den Versprechungen.

O-Ton Angela Merkel, CDU als Bundesumweltministerin, am 20.3.1997:

Die Selbstverpflichtung, wenn sie zu einem vernünftigen Ziel führt, ist doch nicht schlecht, wenn sich jemand selbst zu was verpflichtet. Sondern die Frage ist doch, ob man das Ziel erreicht. Und wenn man es erreicht, dann muss man doch nicht die größten Marterinstrumente ausgraben.

Doch das Ziel wird verfehlt. Schließlich greift die EU-Kommission ein: will die Autohersteller zwingen, den CO2-Ausstoß und damit den Verbrauch deutlich zu senken. Und wieder kann das die Autoindustrie verhindern. 1998 verspricht sie freiwillig 140 Gramm CO2 pro Kilometer bis 2008. Wieder bleibt es beim Versprechen. Die Autohersteller liegen weit drüber, schaffen 2006 gerade einmal 172,5 Gramm. Matthias Wissmann hat sich als Verkehrsminister dafür eingesetzt, die Autoindustrie vor strengen Gesetzen zu schützen. Inzwischen hat er die Seite gewechselt, ist Cheflobbyist der deutschen Autohersteller.

O-Ton Frontal21 :

Das Versprechen haben sie nicht gehalten. Warum hat die Autoindustrie ihr Versprechen nicht gehalten?

O-Ton Matthias Wissmann, Verband der deutschen Automobilindustrie:

Die deutsche Autoindustrie hat ihre Zusagen, die sie gegeben hat, alle gehalten. Es ist richtig, dass der europäische Schnitt nicht dort gelandet ist, wo er 1995 in Aussicht gestellt worden ist.

Denn die deutschen Autohersteller mit ihren schweren Modellen rechneten die Zahlen herunter – beriefen sich auf gesetzliche Auflagen, die den Verbrauch erhöht hätten. Tatsächlich, so die EU-Kommission, liegen die deutschen Autos weit über den

versprochenen 140 Gramm. VW brachte es 2006 auf 165, BMW auf 182 und DaimlerChrysler auf 184 Gramm pro Kilometer. Dabei wäre es so leicht, CO₂-Emissionen zu reduzieren und Sprit zu sparen. Und zwar heute schon. Diesen Golf mit 170 PS haben findige Ingenieure ein wenig umgebaut. Die Experten vom Umweltbundesamt und vom Institut für Kraftfahrzeuge in Aachen haben unter anderem das Gewicht des Wagens reduziert, für weniger Luftwiderstand die Außenspiegel durch Kameras ersetzt, und die Übersetzung verändert. Das Ergebnis: Der Golf ist immer noch ziemlich schnell. Aber er verbraucht jetzt viel weniger.

O-Ton Stefan Rodt, Umweltbundesamt::

Im Ausgangszustand hatte das Fahrzeug einen Verbrauch von 7,6 Liter auf 100 Kilometer und im Endzustand 5,2 Liter pro 100 Kilometer. Das ist immerhin eine Minderung um 25 Prozent.

Der Spargolf würde in Serie gefertigt nur wenige hundert Euro mehr kosten, so das Umweltbundesamt. Das zahlt sich schnell aus: Der Autofahrer spart rund 200 Euro Spritkosten pro Jahr. Nur: Den Spargolf kann bis jetzt niemand kaufen. 2007 ein neuer Anlauf, die EU-Kommission, will sich dieses Mal nicht auf Versprechen der Autoindustrie einlassen. Sie plant einen verbindlichen Grenzwert: 120 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer ab 2012. In Brüssel schlägt jetzt die Stunde der Lobbyisten.

O-Ton Jos Dings, Transport & Environment:

Die Autoindustrie hat fast einhundert Lobbyisten hier in Brüssel. Und wir Umweltgruppen haben gerade mal zwei Leute, die sich mit dem CO₂-Grenzwert befassen. Für die Autolobby ist es viel leichter, alle wichtigen Leute regelmäßig zu treffen, als für uns.

Einer der wichtigsten Ansprechpartner der Autoindustrie ist der EU-Abgeordnete Werner Langen von der CDU, ein langjähriger Weggefährte von Autolobbyist Matthias Wissmann. Langen bringt im Frühjahr einen industriefreundlichen Entwurf im Europaparlament ein. Er will vor allem die Anrechnung sogenannter Öko-Innovationen - und eine lange Einführungsphase des CO₂-Grenzwerts. Genau das, was die deutsche Autoindustrie fordert. Wir fragen Langen: Ist er Anwalt der Autoindustrie?

O-Ton Werner Langen, CDU Europaabgeordneter:

Ich fühle mich im Gegenteil als Anwalt der Verbraucher.

O-Ton Frontal21:

Wirklich? Sie setzen sich vor allem für die Autoindustrie ein.

O-Ton Werner Langen, CDU Europa

Nein. Ich setze mich für einen vernünftigen Kompromiss ein,

bei dem die Interessen der Verbraucher, der Leute, die das alles noch bezahlen können, und ihre Mobilität garantieren bekommen, dass diese Interessen gewahrt werden. Und das kann man nicht, indem man schnelle und überhöhte Auflagen sofort umsetzen will. Das würde den Ruin der europäischen Automobilindustrie bedeuten.

Schnelle Auflagen? 15 Jahre hatte die Autoindustrie Zeit und baut immer noch zu viele schwere, übermotorisierte Autos, wie diesen Audi A4. CO₂-Ausstoss: 143 Gramm – die EU-Kommission wollte 120. Dank Werner Langen und der Autolobby lässt sich der Audi nun schön rechnen. Für Biosprit und moderne Reifen wird der Grenzwert um zehn Gramm erhöht. Für besonders schwere deutsche Autos weitere zehn Gramm Gewichtszuschlag. Und für Ökoinnovationen wie LED-Lichter: noch mal sieben Gramm obendrauf. Das ergibt einen neuen Grenzwert von Insgesamt 147 Gramm – siehe da, die EU-Auflage ist erfüllt. Und die Autolobby hat sich durchgesetzt: Der Grenzwert liegt nun nicht mehr bei 120, sondern bei 147 Gramm. Und gilt erst nach einer Übergangsphase 2015.

***O-Ton Jos Dings, Transport & Environment:
Die Autoindustrie muss erst mal gar nichts machen, sie hat jetzt nicht vier, sondern sieben Jahre Zeit. Doppelt so lange, um mit den Auflagen zurecht zu kommen.***

Das Rennen werden inzwischen andere machen: Und die kommen bislang nicht aus Deutschland.

Abmoderation:

Für ein Solar-Autodach oder energiesparende Scheinwerfer gibts also künftig einen Abgas-Ablass - und für kleine Hersteller spritfressender Sportwagen natürlich Ausnahmen - wo kämen wir denn da hin?

Zur Beachtung: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins