

Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Herrn Peter Altmaier, MdB
Stresemannstr. 128-130
10117 Berlin

Bundesministerin für Ernährung,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz
Frau Ilse Aigner, MdB
Wilhelmstr. 54
10117 Berlin

Bundesminister für Wirtschaft
und Technologie
Herrn Dr. Philipp Rösler
Scharnhorststr. 34-37
10115 Berlin

Bundesminister für
Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
Herrn Dr. Peter Ramsauer, MdB
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

-

30.01.2013

CO₂-Grenzwerte für Neuwagen

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

ambitionierte CO₂-Zielwerte für Neuwagen bieten die einmalige Chance, die CO₂-Emissionen des Autoverkehrs zu reduzieren und gleichzeitig die Spritkosten zu senken. Die EU-Kommission hat im Juli 2012 ihren Vorschlag für eine Revision der geltenden CO₂-Zielwerte vorgelegt und schlägt vor, die CO₂-Emissionen von Neuwagen bis zum Jahr 2020 auf 95 g pro Kilometer zu senken. Ich bitte Sie, sich bei den anstehenden Beratungen für diesen Vorschlag einzusetzen und dafür zu sorgen, dass sich die Vorteile für Klima und Verbraucher in vollem Umfang realisieren.

Im Jahr 2012 war Tanken so teuer wie noch nie. Ein durchschnittlicher Autofahrer musste über 1600 Euro für Spritkosten ausgeben und damit fast 400 Euro mehr als 2009. Das ist nicht verwunderlich, wenn man sich vor Augen hält, dass die Fördermengen von Erdöl ihren Höchststand bereits erreicht haben, gleichzeitig aber weltweit die Nachfrage weiterhin ansteigt. In Zukunft wird sich das aller Voraussicht nach noch weiter zuspitzen.

Wir halten es daher für unerlässlich, dass der von der Kommission angestrebte Zielwert von 95 g CO₂/km ab dem Jahr 2020 in vollem Umfang und ohne zeitliche Verzögerungen erreicht wird. Gegenüber dem Durchschnitt der Neuzulassungen des Jahres 2011 in Deutschland würde das auf Basis der Spritkosten des Jahres 2012 eine Ersparnis von 400 bis 600 Euro bedeuten. Der Zielwert von 95 g CO₂/km wird derzeit nicht in Frage

gestellt. Mit Sorge sehen wir aber verschiedene Ansätze, die den Zielwert faktisch untergraben würden. So sehr wir für die Markteinführung von Elektromobilität sind, halten wir doch die Mehrfachanrechnung von Elektroautos bei der Erfüllung des 95 g-Ziels für kontraproduktiv. Durch eine solche „Supercredits“-Regelung würde faktisch das 95 g-Ziel außer Kraft gesetzt, und die für die Verbraucher erreichbaren Verbrauchsreduktionen würden nicht realisiert.

Ganz zentral ist es aus Verbrauchersicht auch, dass die dem CO₂-Ziel zugrundeliegenden Testverfahren für den Kraftstoffverbrauch die Realität zuverlässig wiedergeben. Das ist heute nicht der Fall. Die Abweichungen zwischen dem Normverbrauch und dem tatsächlichen Verbrauch nehmen ständig weiter zu. Heute verbraucht ein Neuwagen im Durchschnitt bereits über einen Liter mehr als im Normverbrauch angegeben wird. Ein Drittel bis die Hälfte der zwischen 2002 und 2010 gemessenen CO₂-Reduktionen bei Neuwagen ist gar nicht real eingetreten, sondern beruht nur darauf, dass die Toleranzen der Testbedingungen soweit wie möglich ausgetestet wurden. Das kann für die Zukunft nicht so bleiben. Für die Einhaltung der CO₂-Zielwerte müssen realistische Testverfahren entwickelt werden.

Ich bitte Sie auch, sich für ein CO₂-Reduktionsziel ab dem Jahr 2025 einzusetzen. Das ist wichtig, damit sich die Unternehmen mit ihren Produktionsplanungen und die Verbraucher mit ihren Konsumententscheidungen langfristig orientieren können.

Wenig sinnvoll ist es, dass die fahrzeugspezifischen CO₂-Zielwerte gegenwärtig nach dem Fahrzeuggewicht bemessen werden. Je schwerer das Auto ist, desto höher ist der zulässige CO₂-Zielwert. Das Fahrzeuggewicht ist kein für den Nutzwert des Autos relevantes Kriterium; im Gegenteil wäre es wichtig, Leichtbau als besonders kostengünstige Methode zur CO₂-Reduktion zu fördern. Zu diesem Zweck sollten die fahrzeugspezifischen CO₂-Zielwerte nicht mehr nach dem Fahrzeuggewicht, sondern nach der Standfläche bemessen werden.

Solange die fahrzeugspezifischen CO₂-Zielwerte auf der Basis des Fahrzeuggewichts berechnet werden, sollte eine höhere Fahrzeugmasse nur zu geringfügig höheren CO₂-Zielwerten führen. Alle Hersteller sollten verpflichtet sein, das Emissionsniveau ihrer Fahrzeuge um den gleichen Prozentsatz zu verringern, weil auf diese Weise verhindert wird, dass die finanziell weniger leistungsfähigen Käufern von Kleinwagen überfordert werden.

In dem beiliegenden Positionspapier haben wir dargelegt, wie die CO₂-Zielwerte für Neuwagen aus Verbrauchersicht konkret ausgestaltet werden sollten. Meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen Ihrem Haus für weitere Auskünfte selbstverständlich gerne zur Verfügung-

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Billen