

## Energie

# Wie die Autoindustrie den Treibhauseffekt anheizt



# Mit Vollgas ins Klimachaos



Stürme, Fluten, Dürren: Unter den Auswirkungen der Klimakatastrophe, den Begleiterscheinungen des übermäßigen Energieverbrauchs der Reichen, leiden besonders die Armen, die sich nicht schützen können – wie hier bei einer Überschwemmung in Bangladesch.

**Der Klimawandel steht mittlerweile auf der Agenda der Weltpolitik weit oben, in internationalen Gremien wird beraten, wie dem Klimachaos entgegengewirkt werden kann. Gefahr erkannt, Gefahr gebannt? Mitnichten – wer nicht am Klimaschutz verdient, blockiert, wo er nur kann.**

**Beispiel Verkehr: Die deutsche Autoindustrie ist ein Paradebeispiel für versäumten Klimaschutz. Über Jahrzehnte wurden technische Neuerungen verschleppt und jedes Umdenken verhindert. Zwar wurden die Motoren effizienter, die Autos aber auch immer dicker. Die Folge: Spritverbrauch und Kohlendioxid-Ausstoß stagnieren auf zu hohem Niveau.**

Die Anzeichen des Klimawandels haben uns erreicht: Stürme, Dürren, Überschwemmungen sind erst der Anfang. Je mehr sich die Erde aufheizt, desto häufiger wird es zu Wetterextremen kommen. Hauptverantwortlich ist das Treibhausgas Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), das bei der Verbrennung fossiler Energieträger wie Kohle

oder Benzin entsteht. 20 Prozent des Kohlendioxidausstoßes in Europa gehen auf den Verkehr zurück, für 12 Prozent ist allein der PKW-Verkehr verantwortlich. Und die Aussichten sind düster: Fahren heute geschätzte 600 Millionen Autos weltweit, könnten es im Jahr 2030 schon drei Milliarden sein. Auch in Deutschland wächst die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge kontinuierlich. 46 Millionen sind es heute, im Jahr 2020 rechnen wissenschaftliche Institute mit 55 Millionen.

## Die Deutschen sind zu dick

Als Antwort auf die Hiobsbotschaften zur Erderwärmung erzählen die Autohersteller gern das Märchen vom drohenden Verlust der Arbeitsplätze. In Wahrheit geht es um ihre eigenen Wirtschaftsinteressen, weswegen sie seit Jahrzehnten mögliche technische Neuerungen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs verhindern. Sie hält sich auch nicht an gegebene Versprechen und Selbstverpflichtungen. Die europäische Autoindustrie verpflichtete sich 1998, den Verbrauch aller neu zugelassenen PKW bis 2008 im Durch-

schnitt auf 5,8 Liter zu senken. Passiert ist kaum etwas: 2007 verbrauchten die in Deutschland neu zugelassenen Autos im Schnitt 7,2 Liter.

Der Grund: Die deutschen Autos sind zu dick. Von Modellreihe zu Modellreihe brachte die deutsche Autoindustrie schwerere und schnellere Fahrzeuge auf den Markt. Über die letzten Jahrzehnte kam es zu einer regelrechten Aufrüstung auf deutschen Straßen. Das steigende Spitzentempo bedingte immer größere und schwerere Motoren. Der erste Golf wog 1974 circa 750 Kilo, heute bringt er anderthalb Tonnen auf die Waage – doppelt so viel wie vor 30 Jahren.

## Wenn Motorleistung zum Prestigefaktor wird

Das so genannte Premiumsegment ist besonders problematisch: Dazu zählen Dienstwagen oder Autos, mit denen sich jene schmücken, die ihren Reichtum auch auf der Straße zeigen möchten. Schwarze oder silbergraue Edelkarossen, große Geländewagen für die Stadt: massiv, PS-stark, spritfressend. Sie wurden in



Im Regierungsviertel in Berlin: Dienstwagen der Premiumklasse von Mercedes Benz.

## Schnelle Hilfe fürs Klima: Tempolimit

Da der Kohlendioxidausstoß bei höheren Geschwindigkeiten überproportional steigt, ist ein Tempolimit im Verkehr der schnellste und billigste Weg, die Emissionen zu senken. Würde deutschlandweit eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde eingeführt, könnten sofort jährlich 3,3 Millionen Tonnen Kohlendioxid eingespart werden – und das zum Nulltarif.



Schon 1997 präsentierte Greenpeace der damaligen Bundesumweltministerin Angela Merkel das Energiesparauto SmILE.

Ungefähr 12.500 Kilometer Autobahn gibt es in Deutschland, davon über die Hälfte ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Das gibt es in keinem anderen Industrieland. Ein Tempolimit wäre insofern ein wichtiges Signal an die deutsche Autoindustrie, leichtere Fahrzeuge zu bauen, die weniger verbrauchen und CO<sub>2</sub>-arm sind. Denn wäre das Rasen verboten, bräuchten Mercedes und Co. keine überdimensionierten Motoren bauen, ihre Autos würden spritärmer und leichter. Dadurch könnte der weltweite Kohlendioxidausstoß – nach Schätzung verschiedener Institute – beim PKW-Verkehr mittelfristig um bis zu 30 Prozent gesenkt werden. Nebenbei würde auch die Verkehrssicherheit gestärkt.

den letzten Jahrzehnten aufgerüstet wie kein anderes Segment der Autoindustrie. Verbraucht ein normales Auto im Schnitt sieben Liter auf hundert Kilometer, liegen die gemittelten Normverbräuche der Premiumwagen bei über 15 Litern, auf Autobahnen schnell bei über 20 Litern pro hundert Kilometer. Diese Autos sind der deutsche Export-Schlager. 2007 wurden 75 Prozent der in Deutschland produzierten Autos ins Ausland verkauft, so der Verband der deutschen Automobilindustrie. Und an diesen Wagen orientiert

**Wussten Sie, dass ein Geländewagen eines deutschen Herstellers rund zweieinhalb Tonnen wiegt und bei Vollgas bis zu 67 Liter Benzin auf 100 Kilometer verbraucht? Der Absatz von Geländewagen ist in Deutschland seit 1995 um 250 Prozent gestiegen.**

sich der Rest der Welt. Deswegen hat die deutsche Autoindustrie eine Vorreiterfunktion – eine Verantwortung, der sie bis heute nicht nachkommt.

## BMW und Mercedes: Abrüstung ist nötig

BMW und Mercedes sind die „Schlachtschiffe“ der deutschen Autoindustrie. Kaum eine andere Marke verkörpert das Premiumsegment so stark wie diese. Beide Hersteller sind typisch für das klimaschädliche Verhalten der gesamten deutschen Autoindustrie. Die Selbstverpflichtung der europäischen Autohersteller, bis 2008 für einen Flotten-Durchschnittsverbrauch aller Neufahrzeuge von ca. 5,8 Litern zu sorgen, erfüllten bei Mercedes Anfang 2008 nur vier Modelle von insgesamt 251 (1,6 Prozent). Bei BMW entsprach 2007 kein einziges Modell dieser Zahl, 2008 waren

es 21 Modelle von 252 (8,3 Prozent). Diese Zahlen zeigen: Auch wenn Werbefilme einen Sinneswandel vortäuschen, um Klimaschutz geht es der deutschen Autoindustrie als allerletztes.

## Klimazerstörung auf Kosten des Steuerzahlers

In Deutschland sind 62 Prozent aller zugelassenen PKWs Firmenwagen. Und Firmen bestellen schwere Fahrzeuge mit hohen Spritverbräuchen, denn ihr Image ist ihnen wichtiger als der Klimaschutz. Für die Besitzer sind Anschaffungs- und Spritkosten von der Steuer absetzbar. Durch dieses Steuerrecht wird der Autoindustrie der Binnenabsatz ihrer teuren Premiumfahrzeuge weiter gesichert. Ein Anreiz für spritsparendere Autos fehlt, denn der Steuerzahler finanziert diese unnötige Form der Klimazerstörung mit.



Tempo drosseln für den Klimaschutz: Auf einem Autobahn-Teilstück führt Greenpeace 2008 Tempo 120 ein.

### Moderne Autos sind klein, leicht und sparsam

Die deutschen Autohersteller halten stur an ihrer alten Modellpolitik fest, immer schwerere Limousinen für die Premiumklasse zu bauen, weil sie sich hier die größten Absatzchancen versprechen. Spritverbrauch und Klimaschutz spielen keine Rolle, allenfalls in den Werbebroschüren der Konzerne.

In den Schubladen der Automobilkonzerne liegen aber längst Pläne für benzinsparende Autos. Lösungen zur Einsparung der klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen sind seit Jahren entwickelt und erprobt. So baute Greenpeace schon vor 15 Jahren einen Renault Twingo nach dem SmILE-Prinzip (**S**mall, **I**ntelligent, **L**ight and **E**fficient) um. Mit diesem Prinzip, konsequent auf alle Automodelle angewendet, könnte bis zur Hälfte des Kohlendioxidaustrisses im PKW-Verkehr eingespart werden. Die Autohersteller sind aufgefordert, diese Autos mit modernster Technik endlich auf den Markt zu bringen, um das Klima zu schützen.

## ➔ Greenpeace fordert: Ein Sofort-Programm für den Klimaschutz

- ▶ Die Autoindustrie muss endlich ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten, nämlich sparsamere und damit klimafreundlichere Autos zu bauen!
- ▶ Die EU muss den verbindlichen Grenzwert für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 120 Gramm pro Kilometer bis 2012 festschreiben. Agrosprit darf weder eingesetzt noch angerechnet werden!
- ▶ Die Kfz-Steuer sollte grundlegend reformiert werden und sich am Kohlendioxidaustriss und am Gewicht orientieren. Wer ein verbrauchsarmes Fahrzeug nutzt, spart. Wer schnelle, schwere Autos fährt, muss für größere Umweltschäden und die Gefährdung der Sicherheit zahlen.
- ▶ Ein Tempolimit von 120 Kilometern pro Stunde auf Autobahnen muss sofort eingeführt werden.

- ▶ Umweltschädliche Firmenwagen dürfen nicht länger vom Steuerzahler subventioniert werden.
- ▶ Geländewagen erhalten eine Zulassung nur noch als landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge mit grünem Nummernschild und dürfen auf der Straße nur 80 Stundenkilometer fahren.
- ▶ Agrosprit (so genannter Biotreibstoff) gehört nicht in den Tank. Die Autoindustrie sollte stattdessen den Verbrauch ihrer Fahrzeuge senken.
- ▶ Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen von PKW müssen eindeutig und vergleichbar gekennzeichnet werden. Nur so kann der Konsument umweltschonende Fahrzeuge wählen.
- ▶ Autofreie Innenstädte und der Ausbau des Nahverkehrs bieten mehr Lebensqualität und schützen die Gesundheit.

**Impressum** Greenpeace e.V., Große Elbstr. 39, 22767 Hamburg, T 040.3 06 18-0; **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, mail@greenpeace.de, www.greenpeace.de; **V.i.S.d.P.** Marc Specowius; **Druck** Druckzentrum Harry Jung, Am Sophienhof 9, 24941 Flensburg, Auflage 10.000 Exemplare; **Fotos** Titel: Greenpeace (M), S. 2: Syed Zakir Hossain, S. 3: Santiago Engelhardt, Bert Bostelmann, S. 4: Jesco Denzel, alle © Greenpeace

Zur Deckung unserer Herstellungskosten bitten wir um eine Spende: Postbank Hamburg, BLZ 200 100 20, KTO 97 338-207

**Gedruckt auf 100%-Recyclingpapier**