

Florenz: "Dieser Aufbruch jetzt ist richtig"

CDU-Europapolitiker verteidigt EU-Klimapaket

Moderation: Jörg Degenhardt

Der CDU-Umweltpolitiker Karl-Heinz Florenz hat sich für ambitionierte Ziele in der Klimapolitik ausgesprochen. Er gehe davon aus, dass das Klimapaket der EU-Kommission Signalwirkung haben werde, sagte Florenz. Zugleich kritisierte er die geplanten Sanktionsmechanismen bei Verstößen gegen CO₂-Auflagen für Pkw.

Jörg Degenhardt: In Brüssel können sie wohl schon mal Waschkörbe aufstellen - nicht für die Fanpost, sondern für die Protestbriefe. Der Grund: morgen will die EU-Kommission ihr Klima- und Energiepaket vorstellen und die Ziele sind ausgesprochen ehrgeizig. Es geht um 20 Prozent weniger Killergase bis 2020. Das soll erreicht werden durch 20 Prozent erneuerbare Energien und 10 Prozent Biokraftstoffe. Klingt griffig. Was das für die einzelnen EU-Staaten bedeutet, ist aber noch weitgehend unklar. Als sicher gilt nur: die Einschnitte werden schmerzhaft sein - auch für uns. - Karl-Heinz Florenz ist mein Gesprächspartner. Der Unionspolitiker ist für die Europäische Volkspartei der Berichterstatter im Ausschuss für Klimawandel im Europaparlament. Guten Morgen Herr Florenz!

Karl-Heinz Florenz: Guten Morgen Herr Degenhardt.

Degenhardt: Muss sich die Kommission ab morgen warm anziehen, weil sie dann zur Zielscheibe vielstimmiger Kritik wird? Was vermuten Sie?

Florenz: Die hat sich in den letzten Monaten schon warm anziehen müssen, denn es ist ja immer wieder mal ein bisschen durchgesickert, wohin die Reise geht. Aber eines steht fest: Wir haben uns voriges Jahr im März im Ministerrat und im Frühjahrsgipfel darauf verständigt, dass wir bis 2020 ein dreimal 20 Prozent Absenkungsziel haben wollen. Und wenn man diese Absenkungsziele, also zum Beispiel auch Einsparungsziele, Effizienzziele oder nachwachsende Energien, erreichen will, dann geht das mal nicht so einfach. Das produziert Streit und da sind wir jetzt mitten drin. Am Ende ist das aber auch gut, denn die Klimaproblematik ist nicht ohne und da müssen wir alle gemeinsam an einem Strang ziehen. Aber jetzt kommen natürlich die Interessenvertreter. Die haben auf ihre Weise dann auch wieder Recht.

Degenhardt: Ja gut, aber das war abzusehen, Herr Florenz. Sie haben es angedeutet. Die Ziele, die jetzt möglicherweise morgen bekannt werden, die sind seinerzeit glaube ich im März von den 27 Staaten vorformuliert worden. Waren die Staats- und Regierungschefs damals möglicherweise zu blauäugig?

Florenz: Nein. Ich glaube das waren sie eben nicht. Sie waren sehr mutig. Sie haben unter der Führung von Angela Merkel die richtigen Entscheidungen getroffen. Diese Entscheidungen müssen auch eine Signalwirkung haben. Wir haben alle gewusst, dass wir mit unseren fossilen Brennstoffen - wir verbrennen ja jede Stunde 1230 Waggons Energie - besser umgehen müssen, nicht nur wegen dem Klima, sondern auch wegen den Ressourcen im Allgemeinen. Das war schon eine tolle Entscheidung, und wir werden auch zu diesen Zielen kommen. Es ist aber ganz normal, dass diejenigen, die sich auf den Status quo eingestellt haben, bei Veränderungen immer reagieren. Das tun sie im Moment, aber am Ende glaube ich werden wir eine modernere Energiepolitik in Europa haben, denn das was wir im Moment haben, ist noch viel Einzelstaaterei. Bei allem Schmerz und allem Ärger, dieser Aufbruch jetzt ist richtig.

Degenhardt: Sie sagen, Herr Florenz, wir werden zu den Zielen kommen. Ich greife mal einen Punkt heraus, der besonders den Deutschen weh tun könnte. Bis 2012 soll der CO₂-Ausstoß bei Autos nur noch 130 statt 160 Gramm pro Kilometer betragen. Ist das denn wirklich ein realistisches Ziel für ein Land, in dem weniger Kleinwagen, sondern besonders schwere Wagen hergestellt werden?

Florenz: Man kann durchaus 2012 anfangen. Das ist eine symbolische Zahl. Die größeren Autos werden dann 2015 oder vielleicht ein bisschen später folgen. Aber wenn wir hier keine ambitionierten Anfangsdaten machen, dann glaube ich, ist die Symbolwirkung weg und dann werden wir weltweit - und das ist doch die entscheidende Frage, ob wir in der Lage sind, weltweit so saubere und so gute Autos, wie wir das ja im Moment tun, bauen zu können - nicht mehr in der Lage sein, diese Autos verkaufen zu können.

Wenn Indien und China mobil wird, dann geht das nur mit super sauberen Autos, denn das Autofahren können wir denen selbstverständlich nicht verbieten. Deswegen glaube ich, dass wir dort einen positiven Handlungszwang entwickeln müssen. Wir werden nicht alle 2012 und 2015 bei 120 und 130 Gramm sein, aber in der Summe aller Dinge müssen wir auf der Stelle damit anfangen. Eines steht fest: Diese Debatte ist nicht neu. Wir haben eine Selbstverpflichtung von 1996 und da hat man uns schon 140 Gramm versprochen. Das ist leider Gottes alles nicht eingetreten und deswegen muss heute der Gesetzgeber handeln. Ich hätte auch lieber eine freiwillige Vereinbarung, aber das hat nicht funktioniert.

Degenhardt: Aber Herr Florenz gerade Vertreter Ihrer Partei aus dem Unionslager fürchten ja im Zusammenhang mit der Autoindustrie um deren Wettbewerbsfähigkeit. Sie offensichtlich nicht?

Florenz: Nein. Es gibt einen Sanktionsmechanismus in diesem Vorschlag der Kommission und der ist übertrieben. Der spricht nachher von 95 Euro je Gramm überschrittenem CO₂. Das ist eine Sanktionsmaßnahme, die ich überhaupt nicht akzeptieren kann. Man muss da eher eine motivierende Politik betreiben und nicht eine bestrafende. Aber dass man ambitionierte Ziele hat und dass man möglichst bald anfängt, ich glaube 2012 - das ist übrigens auch die Entscheidung des Frühjahrsgipfels gewesen - ist die richtige Zahl. Das werden nicht alle erreichen, aber wenn wir nicht anfangen, wenn wir nicht sagen da ist die erste Marke - und eine ganze Menge Autos können das ja auch -, dann haben wir ein „Phase-in“-System vorgeschlagen, dass dann eben die erste Gruppe, die zweite und die dritte Gruppe 2015 so weit ist. Ich glaube, das ist ein sehr seriöser Vorschlag. Die Kommission ist noch nicht so weit. Die Kommission will strikt 2012. Ich glaube, dass 2012 plus einem „Phase-in“ viel moderater ist und der Automobilindustrie die Möglichkeit gibt.

Degenhardt: Herr Florenz, wenn die Europäer so viele Anstrengungen unternehmen wollen, um etwas für das Klima zu tun, um den Klimawandel abzubremsen, könnten Sie sich dann vorstellen, dass man vielleicht als Ausgleich auch für die Länder außerhalb Europas so etwas wie einen Klimazoll einführt, praktisch für Länder ohne strenge Vorschriften zum Umweltschutz, als Ausgleich dafür auch?

Florenz: Fest steht, dass wir zum Beispiel beim Abgashandel, beim CO₂-Handel in Europa hohe Hürden haben. Das kostet Geld und die Unternehmen wie zum Beispiel Chemie, Stahl, auch Zement, die weltweit oder global handeln, haben dann Schwierigkeiten. dass man diese Wettbewerbsschwierigkeiten berücksichtigen muss, das glaube ich ist ganz wichtig. Davon dürfen wir die Augen nicht verschließen. Das kann man über die verschiedensten Instrumente machen. Ob wir das mit einem Zoll hinkriegen, das weiß ich nicht. Mir wäre lieber, wir könnten die Firmen so wettbewerbsstark machen, dass das ohne Abschöpfung geht. Ich glaube, da gibt es auch Instrumente. Man kann da eventuell auch Zertifikate kostenlos verteilen. Es ist wie gesagt ein ernstes Problem. Darauf muss die Kommission und später auch das Parlament eine Antwort finden.