

# "Wir müssen streng sein"

## Europaparlamentarier unterstützt ehrgeizige Ziele zur CO2-Emission

Moderation: Jochen Spengler

**Der CDU-Umweltpolitiker und Europaabgeordnete, Karl-Heinz Florenz, hält die Ziele der Europäischen Kommission, den CO2-Ausstoß ab 2012 stufenweise auf durchschnittlich 120 Gramm zu senken, für erreichbar. Für die Automobilindustrie bedeute das allerdings große Anstrengungen. Der Verbraucher profitiere von dieser Maßnahme, da ein geringer CO2-Ausstoß auch einen geringeren Treibstoffverbrauch bedeute.**

Spengler: Bis zum Jahr 2020 sollen in Europa die klimaschädlichen CO2-Emissionen im Vergleich zu 1990 um 20 Prozent gesenkt werden. So lautet das ehrgeizige Ziel der EU. Doch mit der Umsetzung, da wird es schwierig. Letzte Woche hat die Bundesregierung ihren Plan, die Kraftfahrzeugsteuer zu einer CO2-Steuer umzubauen, erst einmal auf Eis gelegt. Das sollte ein kleines Mosaiksteinchen sein. Das aber ficht die EU nicht an. Vor allem bei Autos lässt sich Brüssel eine Menge einfallen: Kohlendioxid-Grenzwerte, genaue Vorschriften für Motoren und Klimaanlage, für Bremssysteme, für Anti-Schleudersysteme und sogar für Autowerbung. - Am Telefon ist der CDU-Umweltpolitiker und Europaabgeordnete Karl-Heinz Florenz. Guten Morgen Herr Florenz!

Florenz: Schönen guten Morgen.

Spengler: Herr Florenz, noch ist der Vorschlag der EU-Kommission ja nicht endgültig beschlossen, dass die Neuwagen-Flotten ab 2012 nur noch durchschnittlich 120 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer in die Luft pusten dürfen, da gibt es schon den nächsten noch strengeren Vorschlag aus dem EU-Parlament: 95 Gramm pro Kilometer. Das soll das Ziel sein ab dem Jahr 2020. Überfordert die EU Europas Autobauer mit solchen Vorschlägen?

Florenz: Die Europäische Kommission hat eine sehr stramme Regelung mit 120 Gramm stufenweise ab 2012 vorgeschlagen. Das Parlament und der Europäische Rat müssen darüber jetzt beraten. Ich glaube, dass es am Ende dabei bleibt. Wir müssen streng sein, weil die Europäer die Eigenart haben, immer mehr Autos zu kaufen und dazu auch noch immer mehr zu fahren. Weniger streng zu sein ist der falsche Ansatz, aber es muss auch machbar sein. Man muss die Kirche im Dorf lassen.

Spengler: Ist es denn machbar? Jetzt liegen die Durchschnittswerte - ich habe noch mal nachgelesen - zum Beispiel bei der VW-Flotte bei 161 Gramm pro Kilometer, bei BMW 192, bei Porsche fast 300 Gramm. Wie soll man denn da bis zum Jahr 2012 auf 120 kommen?

Florenz: Bei 2012 ist es aus Sicht des Parlaments und aus unserer Sicht zum Beispiel so, dass man das stufenweise macht, dass man also ein Viertel 2012 haben soll und dann das nächste Viertel und dann ein drittes Viertel, so dass wir dann 2015 bei den tatsächlichen abgesenkten 120 Gramm sind. Die 90 beziehungsweise 95 Gramm, die sind ein individueller Vorschlag des so genannten Berichterstatters im Parlament, ein italienischer Kollege der sagt, wir brauchen noch ein Ziel, das weiter weg liegt, damit die Autoindustrie mit ihren Motoren, aber auch mit den komplementären Maßnahmen - so nennt man das -, wie wird zum Beispiel eine Lichtmaschine angetrieben, wie leichtläufig sind solche Sachen, weiß, wo man auch in Zukunft hin muss. Also langfristige Daten sind nicht falsch, aber man muss noch mal genau prüfen, ob eben diese Zahl die richtige ist.

Spengler: Also wenn Sie sagen, das ist ein individueller Vorschlag eines italienischen Kollegen, dann heißt das, das kommt noch nicht unbedingt so.

Florenz: Nein. Ich bin sicher, dass die 120 ab 2012 in Stufen kommen. Und die müssen auch kommen, denn wir dürfen ja nicht vergessen, dass wir uns vorgenommen haben, Absenkungsziele bis 2020 um 20 Prozent zu erreichen. Wenn man das will und das ist auch richtig so, dann kann man die Autos nicht ausklammern, denn die Automobilität hat nun mal 30 Prozent unseres gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zur Folge, Transport natürlich inbegriffen.

Spengler: Nun klagt vor allen Dingen die deutsche Automobilindustrie, dass große Limousinen - und darauf hat sie sich ja spezialisiert -, so genannte Premium-Autos, benachteiligt würden. Hat sie da nicht Recht?

Florenz: Da hat sie nicht Unrecht. Da ist der Eindruck entstanden und auch die ersten Vorschläge der Kommission waren so, dass eben Automobilunternehmen, die sich im mittleren und kleinen Bereich bewegten, in einer gewissen Anstiegskurve, wie wir sie hier nennen, doch benachteiligt wurden. Diese Kurve ist jetzt zu Gunsten der deutschen Automobilindustrie passabler gemacht worden. Sie ist noch lange nicht perfekt. Das kann auch gar nicht sein. Größere Motoren haben nun mal einen großen Ausstoß und dagegen müssen wir ganz besonders arbeiten. Aber es darf eben nicht so sein, dass nur die schweren Autos sauberer werden, sondern alle müssen ihren Beitrag leisten. Das ist jetzt durch eine veränderte Kurve, wenn Sie so wollen, besser geworden. Die anfänglichen Eindrücke der deutschen Automobilindustrie waren nicht von der Hand zu weisen. Das ist richtig.

Spengler: Wenn Sie von der veränderten Kurve sprechen, Herr Florenz, heißt das, dass sich alle anstrengen müssen, also auch die Hersteller von kleineren Autos, die es eher leichter haben, die CO<sub>2</sub>-Grenzwerte einzuhalten, dass sich aber die Hersteller größerer Autos stärker anstrengen müssen?

Florenz: Man kann so über den Daumen sagen, dass die Autos insgesamt um die 25 Prozent absenken müssen. Das hat sich in dieser Kurve dann dargestellt und dabei wird es auch politisch bleiben. Wir wollen natürlich, dass alle sich anstrengen. Wir wollen da keine Rosinenpickerei machen, sondern alle müssen sich anstrengen. Diejenigen, die eher bei 200 liegen, die müssen dann auch mehr wie 25 Prozent absenken. Zumindest versucht das Parlament, dort am Ende zu einer gerechten Lösung zu kommen und ich halte das nicht für ausgeschlossen.

Spengler: Und für die Verbraucher heißt das, es wird teurer?

Florenz: Das ist mir jetzt zu schnell so geurteilt. Wenn ein Mittelklasseauto sage ich jetzt mal 2000 Euro mehr kostet, dann wird dieses Auto in seinen ersten zehn Lebensjahren 8000 Euro an Treibstoffen einsparen, denn reduzierter CO<sub>2</sub>-Ausstoß heißt immer geringerer Verbrauch an Treibstoffen.

Spengler: Das nützt ja nichts, so lange die Benzinpreise so steigen wie sie weiter steigen.

Florenz: Ja, gut. Im Moment regeln wir Autoabgaswerte. Wenn die Benzinpreise steigen mit noch stärker schluckenden Autos, wird das noch schlimmer. Ich glaube da haben wir schon den richtigen Ansatz, dass saubere Autos immer heißen sparsamere Autos. Das kommt dann schon dem Verbraucher entgegen. Wenn wir das nicht tun würden, dann wäre das ja doppelt schlimm. Ich glaube da sind wir schon mit einem guten Vorsatz auf dem Weg und ich kann noch einmal sagen: Man kann bei einem großen Absenkungsziel von 20 Prozent insgesamt bei der Automobilindustrie nicht nachgeben. Da muss man hart bleiben. Aber unterstrichen wird von mir, dass es machbar sein muss.

Spengler: Stimmt es eigentlich, dass die EU-Kommission verbindliche Regeln für die Autowerbung plant, so dass wie auf den Zigarettenpackungen künftig Warnhinweise auf einem Fünftel der Werbeplakate auftauchen über CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Verbrauch und so weiter?

Florenz: Da gibt es erstaunlicherweise eine Initiative eines liberalen britischen Kollegen, der das kopieren will, was man bei Zigaretten gemacht hat. Ich glaube da schütten wir auch wieder mal das Kind mit dem Bade aus. Ich bin sehr wohl dafür, die Automobilindustrie muss über ihre Abgaswerte werben, damit man als Käufer einen fairen Eindruck bekommt, wenn ich das und das Auto fahre, dann habe ich den und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Sie sollte informieren, aber wir sollten nun wirklich nicht jetzt anfangen, dort 25 Prozent der Seite vorzuschreiben, wie man dann zu werben hat. Das ist meiner Meinung nach ein falscher Ansatz. Wir müssen den Bürgern klar machen, dass CO<sub>2</sub>-Ausstoß ein wichtiger Parameter ist. Der Bürger, der ist der große Normgeber in dieser Welt und der wird entscheiden, welches Auto er dann kauft. Werbeverpflichtung ja, aber nicht über Quote und Größe einer Anzeige.

Spengler: Karl-Heinz Florenz (CDU), Umweltpolitiker und Europaabgeordneter. Danke für das Gespräch, Herr Florenz.

Florenz: Ja, gern geschehen. Auf Wiederhören!