

Pressekonferenz Haus der Bundespressekonferenz Berlin, 11. Januar 2005

Wortbeitrag Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer Deutsche Umwelthilfe

Reinhold Kopp ist bei Volkswagen deren Generalbevollmächtigter und zugleich Leiter des Bereichs „Regierungsbeziehungen“. Lobbyismus, hat Kopp vor einiger Zeit erklärt, sei für das, was er und seine Leute in Berlin und anderswo tun, „keine zutreffende Tätigkeitsbeschreibung mehr“. Besser gefiel ihm schon der Begriff „**Politikberatung**“. Seit ein paar Wochen wissen wir, dass die Politik von VW unter anderem dadurch beraten wird, dass das Unternehmen Mandatsträgern eine gewisse Anzahl „Telearbeitsplätze“ zur Verfügung stellt.

Das erinnert ein bisschen an Orwell. Für Herrn Kopp ist Volkswagen auch nicht, wie man als naiver Mensch meinen könnte, ein Autokonzern. Nein, Volkswagen ist „ein Dienstleister für individuelle Mobilität.“ Die kann im Einzelfall *sehr* individuell sein. Der aktuelle Stolz der Hauses VW, der mit 406 km/h schnellste Straßensportwagen der Welt, der Bugatti Veyron zum Beispiel verfügt über 1001 PS und schafft es in 13 Sekunden von 0 auf 300 km/h. Da wird sogar Michael Schumacher blass.

Wir haben sie heute eingeladen, um über den speziellen Lobbyismus der deutschen Autoindustrie zu informieren. Wir nennen ihn Raubtierlobbyismus. Als Umweltverband interessieren uns selbstverständlich zuerst die Folgen dieser speziellen Form der „Politikberatung“ für die Umwelt. Aber bei der Beschäftigung mit dem Thema haben wir erfahren müssen, dass da nicht nur Umweltgesetze systematisch verwässert, verzögert und oftmals ausgebremst werden. Der große Erfolg der Autolobby kann durchaus auch Konsequenzen haben, die sich niemand in Deutschland wünschen kann – nicht einmal Herr Kopp.

Ein Blick in die Vergangenheit macht deutlich, was ich meine: Man stelle sich einmal einen Moment lang vor, wo die deutsche Autoindustrie stünde, wenn sie sich in den achtziger Jahren mit ihrem erbitterten Widerstand gegen den geregelten Katalysator durchgesetzt hätte. Wie viele deutsche Pkw würden dann wohl heute in den USA, in Kanada, in Frankreich oder in China verkauft?

Die Automobilindustrie hat aus der Niederlage beim Kat unter anderem die Konsequenz gezogen, Herrn Kopp und seinen Bereich „Regierungsbeziehungen“ zu installieren. Danach war sie erfolgreicher bei der Torpedierung von politischen Initiativen, den Autoverkehr in Deutschland umwelt- und gesundheitsverträglicher zu gestalten. Dazu möchte ich einige Beispiele aus der jüngeren Vergangenheit in Erinnerung rufen.

1. Seit Ende der 80er Jahre war zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens einer Abgasregelung die darauf folgende immer schon bekannt. Das war vernünftig. Denn so kann sich die Industrie frühzeitig auf neue Normen vorbereiten. Vor knapp zwei Wochen wurde die Euronorm EURO-4 verbindlich. Seitdem ist Deutschland beziehungsweise EU-Europa die einzige Region auf der Welt, in der zukünftige Schadstoffgrenzwerte für Autoabgase unbekannt sind. Die Nachfolgenorm EURO-5, die ab 2010 gelten soll, wird voraussichtlich erst Mitte 2007 festgelegt. Diese prekäre Situation ist das unmittelbare Resultat erfolgreicher Lobbyarbeit der deutschen Automobilhersteller mit ihrem Netzwerk von Telearbeitern in den Parlamenten. Japan oder Kalifornien haben bereits Grenzwerte für 2010, 2012 bzw. 2014 festgelegt.
2. Obwohl der Dieselfilter maßgeblich von deutschen Mittelständlern entwickelt wurde, kämpfte die Autolobby hierzulande über Jahre geschlossen gegen dessen Einsatz – zuerst in allen Modellen, dann als klar wurde, dass bei hochmotorisierten Fahrzeugen schon EURO-4 ohne Filter ein Problem machen würde, bei den so genannten Volumenmodellen, die den Löwenanteil aller Diesel-Pkw ausmachen. Was wir erlebt haben, war die exakte Wiederholung des Trauerspiels um den Katalysator vor 20 Jahren. Die Autoindustrie hatte die Filtertechnologie, die in Frankreich seit Jahren funktionierte, verschlafen und versuchte nun, technologische Intelligenz durch Hardcore-Lobbying wettzumachen.

Im Sommer 2004 legten Kopp und Co. In einer beispiellosen Aktion die deutsche Politik von den SPD-Fraktionen in Hannover und Berlin, über den SPD-Vorsitzenden, den Finanzminister bis hin zum Bundeskanzler auf einen nationalen Alleingang Deutschlands gegen die Umwelt und gegen die Gesundheit der Bürger fest. Ein Entschließungsantrag zur beschleunigten Einführung des Filters, der zwischen SPD und Grünen im Bundestag bereits abgestimmt war, verschwand wieder in den Schubladen, nachdem vor Fachpolitikern der SPD-Fraktion ein Brandbrief von VW-Chef Bernd Pischetsrieder an den SPD-Vorsitzenden Franz Müntefering verlesen worden war. Erhalten haben die Abgeordneten den Brief bis heute nicht. Mit dem Bundeskanzler verständigte sich Pischetsrieder schließlich auf eine Regelung, bei deren Umsetzung Golf, Polo und Co. möglicherweise um den Filter herumgekommen wären.

Nachdem dieser national zunächst erfolgreiche Durchgriff von VW auf die Politik Ende November 2004 am Veto der EU-Kommission gescheitert ist, steht Deutschland jetzt vor einem Scherbenhaufen. Die EU wird in wenigen Tagen einen „Fördergrenzwert“ von 5 mg/km bekannt geben – der Rußfilter wird in Österreich, den Niederlanden und Norditalien steuerlich gefördert, aber nicht in Deutschland, wie es der Bundesumweltminister und der Bundeskanzler im Sommer 2004 in Aussicht gestellt hatten. Die Folgen sehen so aus: Erstens ist der Filter für die überwiegende Zahl der Diesel-Pkw (Klein- und Mittelklasse unter 100 PS) selbst gegen Aufpreis nicht zu haben. Und zweitens müssen sich Deutschlands Dieselfahrer in den Ballungszentren langsam mit dem Gedanken vertraut machen, dass ihnen die Zufahrt in bestimmte städtische Bezirke

zeitweise verwehrt wird. Das Problem der Feinstaubbelastungen in den Städten wäre zwar mit einer steuerlichen Förderung nicht sofort gelöst, aber sie wäre einer der wichtigsten Schritte auf diesem Weg.

3. Mit Trickereien wie den so genannten "Auflastungen" erschlich sich die deutsche Automobilindustrie über viele Jahre Steuer- wie Verschmutzungsprivilegien für die in Mode gekommenen Edeljeeps, die steuerlich und bezüglich ihrer Abgase wie Kleinlastwagen behandelt wurden. Zwar ist es der Deutschen Umwelthilfe inzwischen gelungen, die Steuerprivilegien gegen den Widerstand der Branche zu kippen. Allerdings bestehen die Verschmutzungsprivilegien fort. Der VW Touareg darf nach wie vor soviel Abgase emittieren wie ein Gemüse-Pritschenwagen. Außerdem versuchen die Autokonzerne die Steuerprivilegien über windige Ausnahmeregelungen für Gewerbetreibende durch die Hintertüre wieder aufleben zu lassen.
4. Aktuell beschäftigt uns die Umsetzung einer EU-Richtlinie aus dem Jahr 1999 zur Verbrauchskennzeichnung neuer Pkw. Immerhin fünf Jahre verzögerte die Autolobby die Überführung der Richtlinie in nationales deutsches Recht. Wäre sie verbraucherfreundlich nach dem Muster der erfolgreichen und allseits akzeptierten Kennzeichnung von Kühlschränken oder Waschmaschinen umgesetzt worden, wäre der mögliche Einspar-Effekt sicherlich größer gewesen. Doch die Autohersteller verhinderten mit Unterstützung zweier Bundeswirtschaftsminister die von Umweltverbänden, dem Umweltbundesamt und sogar dem ADAC geforderte vergleichende Kennzeichnung. Es blieb bei einer Mindestkennzeichnung, die die EU-Vorgaben gerade noch erfüllt.

Seit 1. November 2004 ist die deutsche Verordnung in Kraft und seit Anfang Dezember führt die Deutsche Umwelthilfe notgedrungen harte Auseinandersetzung gegen einige Unternehmen, die selbst die Mindestinformationen für den Verbraucher über den Spritverbrauch äußerst lax handhaben oder systematisch unterlaufen. Insbesondere bei VW – aber auch bei einigen anderen Konzernen wie Porsche – ist man offenbar wiederum der Meinung, selbst geltende Umweltgesetze und Verordnungen nicht ernsthaft befolgen zu müssen.

Als klageberechtigter Verbraucherschutzverband verfolgt die Deutsche Umwelthilfe diese Verstöße. Zum aktuellen Stand unserer Auseinandersetzungen wird sich unser Rechtsanwalt Dr. Remo Klinger äußern.

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich hoffe, ich habe sie mit diesen etwas langen Ausführungen nicht zu sehr gelangweilt. Aber sie waren notwendig, um klar zu machen, dass diese Form des Raubtierlobbyismus nicht nur die Umweltschützer und die von den ungewollten Folgen des Straßenverkehrs direkt Betroffenen angeht, sondern die ganze Gesellschaft. Der Individualverkehr trägt zu-

nehmend zum globalen Treibhauseffekt bei - in Deutschland, aber stärker noch in den bisherigen Armenhäusern der Welt, denen wir ein Leben in Wohlstand weder verwehren können noch wollen. Andererseits bestimmt die deutsche Automobilindustrie hierzulande wie kaum eine andere Branche die nationale Wirtschaftskraft. Auch die Deutsche Umwelthilfe betreibt Lobbyismus – eben für die Umwelt und den Verbraucher – aber sie bekämpft nicht die Autoindustrie.

Es mag nach den bisherigen Ausführungen überraschend klingen: Aber die Deutsche Umwelthilfe ist in großer Sorge um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie. Wir wollen, dass die Autoindustrie weiter erfolgreich Autos exportiert. Allerdings solche, die die Menschen vor Ort und die globalen Naturhaushalte möglichst wenig belasten.

Ein gern verdrängtes Ergebnis der beschriebenen Form der Lobbyarbeit ist technologisches Nachzügertum, das zunehmend die traditionelle Qualitätsmarke Made in Germany auf den Weltmärkten in Misskredit bringt. Nach unserer Überzeugung bewegt sich die Industrie auf einer schiefen Ebene, an deren Ende es ein böses Erwachen geben könnte. Wenn die politisch Verantwortlichen die Unternehmen nicht auf einen innovativen Fortschrittskurs zurückzwingen, werden deutsche Autos auf den wichtigsten Zukunftsmärkten bald nicht mehr abgesetzt werden können.

Denn immer mehr Länder setzen sich gegen den ungehemmten Verkauf ungefilterter Diesel-Pkw und übermotorisierter Edel-Jeeps (Sport Utility Vehicles, SUV) zur Wehr. Mit Verboten, Strafsteuern oder Steueranreizen für rußgefilterte und sparsame Fahrzeuge versuchen viele Staaten – sehr zum Missfallen der Automobilkonzerne – dieser bedrohlichen Entwicklung gegenzusteuern. In Frankreich, wo im letzten Sommer der Regierungschef Raffarin eine geplante Strafsteuer gegen durstige Luxusfahrzeuge ankündigte, diese nach einer Intervention der deutschen Automobilindustrie scheiterte; in Kalifornien, wo Gouverneur Schwarzenegger die Autohersteller ab 2009 zur weiteren Absenkung ihrer Schadstofffrachten zwingen will – auch hier im übrigen gegen den erbitterten Widerstand insbesondere der deutschen Hersteller Daimler-Chrysler, BMW, Porsche und VW, die gemeinsam mit General Motors vor Gericht ziehen.

Weniger erfolgreich waren die Lobbyisten der Autobranche in Asien: Das belegen in jüngster Zeit verabschiedete gesetzliche Bestimmungen zu Kraftstoff-Höchstverbräuchen in Japan und auf dem weltweit wichtigsten Zukunftsmarkt China. Peking wird den Höchstverbrauch von Pkw-Neuwagen erstmals Mitte dieses Jahres und noch einmal im Jahr 2008 in zwei Stufen absenken. Damit dürfen binnen Jahresfrist hoch motorisierte Edelkarossen wie die Mercedes S-Klasse, der Porsche Cayenne oder der VW Touareg und viele weitere Neufahrzeuge, die die in insgesamt 16 Gewichtsklassen aufgefächerten Grenzwerte nicht einhalten, in China nicht mehr verkauft werden.

Eine ähnliche Höchstverbrauchs-Regelung hat Japan für das Jahr 2010 erlassen. Damit drohen gerade bei deutschen Pkw mit ihren vergleichsweise hohen Spritverbräuchen dramatische Absatzeinbrüche. So erfüllten nach einer Studie des Washingtoner World Resources Institute (WRI) 2003 nur 130.000 (oder 19 Prozent) der in China verkauften knapp 700.000 Pkw aus dem Hause VW die ab 2008 gültigen Maximal-Verbräuche, im Gegensatz zu Toyota oder PSA, die bereits heute die Standards für 2008 erreichen.

Um Ihnen die Situation in China zu verdeutlichen, finden Sie in den Unterlagen eine Reihe von Grafiken. Sie belegen die ungeheure Dynamik, mit der sich im fernen Osten der größte Automarkt der Welt entwickelt (Grafik 1, Bestandsentwicklung China). Dabei steht China erst ganz am Anfang einer Entwicklung, die sich in den USA, Kanada, Europa und Japan im vergangenen halben Jahrhundert abgespielt hat (Grafik 2, Wachstumspotenzial). Schon in zehn bis fünfzehn Jahren könnten auf chinesischen Straßen mehr Privat-Pkw rollen als heute in den USA (Grafik 3, Bestandsprognose). Angesichts einer solchen Entwicklung hat die chinesische Regierung nun die Notbremse gezogen. Dabei spielte neben der immensen Smogbelastung in den Ballungszentren die dramatisch steigende Öl-Importabhängigkeit des Landes eine entscheidende Rolle (Grafik 4, Ölverbrauch).

In den beiden folgenden Grafiken sind die in China verabschiedeten, gewichtsabhängigen Höchstverbrauchs-Regeln dargestellt, jeweils für normale Pkw und für Kleinbusse und SUVs. Die schwarzen Punkte kennzeichnen die Lage derzeit verkaufter Modell in diesem Feld (Grafik 5 und 6, Verbrauchsregeln in China). In der folgenden, der Untersuchung des WIR entnommenen Grafik sehen Sie den bedrückenden Befund z.B. für VW (Grafik 7, Erfüllung der Anforderungen, insbesondere oben rechts). Für China ist eine Verbrauchsbegrenzung, wie sie die Regierung jetzt erlassen hat, praktisch unausweichlich. Was Sie der nächsten Grafik entnehmen, die die immensen Einsparpotenziale der nicht einmal besonders ambitionierten Zielmarken bis 2030 darstellt (Grafik 8, Einsparpotenzial).

Die Deutsche Umwelthilfe ist überzeugt, dass die dargestellte Entwicklung in China, die sich in anderen Schwellenländern ähnlich vollziehen wird, nur eine Konsequenz zulässt: Zur Entlastung der globalen Umwelt, aber auch zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie müssen auch für Deutschland und die EU möglichst rasch verbindliche Verbrauchs-Grenzwerte festgelegt werden.

Die DUH fordert die Bundesregierung deshalb auf, verbindliche Kraftstoffverbrauchs-Höchstwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge für Deutschland festzusetzen, mit dem Ziel sie ab 2008 europaweit verbindlich für alle Neufahrzeuge durchzusetzen. Dies wird eines unserer wichtigsten Projekte für die kommenden Jahre im Bereich des Klimaschutzes werden. Konkret kombiniert unser Vorschlag die in Japan und China erlassenen Regelungen, wie es in der letzten Grafik dargestellt ist (Grafik 9, japanische, chinesische Regelung und DUH-Konzept). Die Deutsche Umwelthilfe verzichtet mit diesem Vorschlag für eine deutsche bzw. europäische Maximalverbrauchsregelung bewusst darauf, ehrgeizigere Zielmarken als Japan und China zu setzen, um der mit Sicher-

heit protestierenden Automobillobby kein billigen Argumente zu liefern. Fahrzeuge die die von der DUH vorgeschlagenen Grenzwerte bei den CO₂-Emissionen einhalten schonen nicht nur die Umwelt und den Geldbeutel des Autofahrers. Sie sind auch unbeschränkt exportfähig.

Mit dieser Vorgabe könnte die deutsche Industrie nach Überzeugung der DUH kurzfristig dazu veranlasst werden, bereits verfügbare Techniken zur Spriteinsparung (moderne und saubere Diesel- und Hybridantriebe bzw. Gasaggregate) auch tatsächlich einzusetzen, statt hoch qualifizierte Ingenieure in alberne Spielereien wie die Entwicklung der „leistungsfähigsten Kraftstoffpumpe der Welt“ für den Bugatti Veyron zu treiben. Es ist ein unerträglicher Anachronismus, dass für sämtliche Luftschadstoffe seit 15 und mehr Jahren kontinuierlich die Grenzwerte verschärft werden, es für das dominierende Treibhausgas CO₂ für Kraftfahrzeuge aber nicht einmal einen gibt. Die derzeitige freiwillige Selbstverpflichtung des Europäischen Automobilhersteller-Verbandes ACEA auf EU-Ebene mit ihren nebulösen und manipulationsanfälligen Flottenverbrauchsbetrachtungen hält die DUH angesichts der aktuellen Fehlentwicklungen bei den Neufahrzeugen für gescheitert.

*Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe e.V., Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell (www.duh.de)
Tel.: 0 77 32/ 9995-0, Mobil.: 0171/ 3649170, Fax.: 0 77 32/ 9995-77, E-Mail: resch@duh.de*