

07. Februar 2007

KLIMASCHUTZ

"Deutschland ist zum Bremser geworden"

Im Streit um die Abgaswerte von Autos hat die Bundesregierung erfolgreich eine Richtlinie aus Brüssel entschärft. Im Interview mit SPIEGEL ONLINE kritisiert SPD-Umweltpolitiker Bülow das Einknicken gegenüber der Autolobby und zeigt sich enttäuscht von den SPD-Ministern.

SPIEGEL ONLINE: Heute hat die EU-Kommission eine neue Richtlinie zu den Pkw-Emissionsgrenzen vorgelegt. Bis 2012 soll die europäische Neuwagenflotte im Durchschnitt nicht mehr als 130 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. Ursprünglich waren 120 Gramm vorgesehen, auf Druck der Bundesregierung wurde die Vorschrift weichgespült. Kann man noch von einer Vorreiterrolle Deutschlands im Klimaschutz sprechen?



MARCO-URBAN.DE

Marco Bülow, umweltpolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion: "Die Deutschen wollen nur Leistung, Leistung, Leistung"

Marco Bülow: Im Bereich der Autoabgase ist Deutschland jetzt zum Bremser geworden. Wir können nicht immer nur schöne Worte machen, sondern es müssen mehr Taten folgen. Seine Überzeugung muss man gerade dann beweisen, wenn der Druck am stärksten ist. Wer vor der Lobby einknickt, muss sich den Vorwurf gefallen lassen, Bremser zu sein.

SPIEGEL ONLINE: Umweltminister Sigmar Gabriel hat den Grenzwert als "ehrgeiziges Ziel" gelobt. Reicht der Kompromiss aus, um die Autohersteller zum Umdenken zu bewegen?

Bülow: Nein. Die Selbstverpflichtung von 1998, den Spritverbrauch zu senken, hat auch nicht das gebracht, was vereinbart wurde. Damals hatte die Industrie behauptet, sie schaffe es locker, bis 2008 unter den Grenzwert von 140 Gramm CO₂-Ausstoß zu kommen. Leider geht der technische Fortschritt seit Jahren in Richtung größer, schneller, breiter.

SPIEGEL ONLINE: Heute beträgt der durchschnittliche CO₂-Ausstoß deutscher Autos rund 160 Gramm pro Kilometer. Geländewagen wie der Porsche Cayenne stoßen fast doppelt so viel aus.

Bülow: Das Traurige ist, dass es überhaupt kein Problem für eine moderne Autoindustrie wäre, diese Werte zu senken, wenn sie nur wollte. Noch hat der Verbraucher es vielleicht nicht überall bemerkt, aber verbrauchsarme Autos sind der Verkaufsschlager der Zukunft. In Kalifornien ist der Toyota Prius mit Hybridantrieb schon jetzt das meistverkaufte Auto.

Andere Länder werden nachziehen. Und deshalb könnten die deutschen Autohersteller hier eine Entwicklung verschlafen, die sie hinterher bitterböse bezahlen müssen.

SPIEGEL ONLINE: Neben Bundeskanzlerin Merkel haben auch die SPD-Minister Wolfgang Tiefensee und Gabriel den EU-Umweltkommissar Dimas massiv kritisiert. Der sozialdemokratische EU-Kommissar Günter Verheugen bekräftigte trotzig, er werde sich weiter im 7er BMW herumkutschieren lassen. Sind Sie enttäuscht von Ihren Parteifreunden?

Bülow: Ich bin schon enttäuscht, dass man sich auf diesen Kompromiss eingelassen hat. Ich fand bereits die 120 Gramm nicht ausreichend. Besonders schlimm ist, dass ausgerechnet Deutschland dieses Ziel verhindert hat. Die EU geht weiter beim Klimaschutz als Deutschland - das darf nicht sein. Das müsste auch allen in der SPD klar sein.

SPIEGEL ONLINE: Befürworter des Kompromisses wie Tiefensee argumentieren, dass Dimas' Vorschlag unrealistisch war.

Bülow: Dann wäre ja auch die Selbstverpflichtung der Autoindustrie unrealistisch gewesen. Ich halte das für eine nicht besonders durchdachte Aussage.

SPIEGEL ONLINE: Statt eines ambitionierten Grenzwerts hat die Bundesregierung für andere Maßnahmen plädiert, unter anderem eine sparsamere Fahrweise. Wäre es Zeit für ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen?

Bülow: Ich kämpfe seit Jahren dafür, auch in meiner Partei. Deutschland ist das einzige Land auf der Welt ohne Tempolimit, und es gibt keinen vernünftigen Grund dafür. Aber das Thema wird immer wieder mit fadenscheinigen Argumenten abgewimmelt. Da wird dann gesagt, es gebe ja de facto ein Tempolimit, und man dürfe den Wähler nicht verprellen. Uns fehlt der politische Mut, das Tempolimit einzuführen.

SPIEGEL ONLINE: Ein Feld, auf dem die deutschen Autobauer weit hinterher hinken, sind die Hybridmotoren. Müsste die Regierung da, wie früher beim Katalysator, mit Gesetzen ein wenig nachhelfen?



AP

Nachtszene auf der Autobahn: "Welche Technologie man wählt, ist im Prinzip egal"

Bülow: Der Hybridmotor ist nur eine Alternative unter vielen. Die deutsche Autoindustrie ist innovativ genug, ihren eigenen Weg zu finden. Das Ergebnis ist wichtig: Wenig Spritverbrauch, wenig CO₂-Ausstoß. Welche Technologie man wählt, ist im Prinzip egal. Das würde ich nicht vorschreiben.

SPIEGEL ONLINE: Was kann der deutsche Gesetzgeber sonst tun?

Bülow: Wir sollten uns auf die Grenzwerte konzentrieren, da sind wir schon längst nicht mehr Vorreiter. Wir müssen aufpassen, dass die Chinesen uns bei den zukünftigen Grenzwerten für Autos nicht überflügeln und uns damit den Rang ablaufen. Das kann nun wirklich nicht sein. Auch in Kalifornien gibt es sehr strenge Emissionsregeln. Das ist ein Riesenmarkt für deutsche Autobauer, deshalb verstehe ich nicht - auch aus wirtschaftlicher Sicht -, warum wir da nachhängen.

SPIEGEL ONLINE: Das Argument der Autohersteller lautet: Wir bauen nur, was der Kunde will.

Bülow: Welche Autos Kunden wollen, ist auch eine Frage der richtigen Verkaufsstrategie und des Marketing. Wenn man einen Kleinwagen wie den VW Polo viel zu teuer macht, muss man sich nicht wundern, wenn er sich nicht verkauft. Oder der Polo Blue Motion: Der verbraucht nur 3,9 Liter, wird aber von VW nicht groß als verbrauchsarmes Auto vermarktet. Die Japaner und Franzosen werben offensiv damit, wie wenig ihre Autos verbrauchen. Bei den Deutschen hingegen geht es immer nur um Leistung, Leistung, Leistung. Das ist eine falsche Herangehensweise, die sich irgendwann sehr negativ auswirken wird.

Das Interview führte Carsten Volkery