

KLIMAKILLER-STRATEGIE

Merkel macht Deutschland zur Klimakiller-Nation

Der EU-Kompromiss zu den CO₂-Grenzwerten für Autos ist keine Klimaschutzstrategie, sondern eine Klimakiller-Strategie auf dem Rücken kommender Generationen, der zum Pyrrhus-Sieg der deutschen Autoindustrie werden und damit Arbeitsplätze kosten wird.

Nach 15 Jahren Diskussion hat die Bundesregierung versagt, denn die beschlossene Regelung erlaubt der Autoindustrie im Jahr 2012 mehr CO₂-Emissionen als derzeit durchschnittlich von der EU-Auto-Flotte ausgestoßen wird. Die Politik hat sich von der Auto-Lobby über den Tisch ziehen lassen, um ihre Klimakiller weiter auf den Markt werfen zu können. Der globale Wettbewerb, wird der deutschen Autoindustrie in die Produktplanung schreiben: Wer heute keine sparsamen Autos produziert, wird morgen vom Markt verschwinden. Die Verantwortung wird unsere Kanzlerin und die Autoindustrie übernehmen müssen. Die Leidtragenden sind wir alle. Die Erfahrungen in den USA zeigen es.

Matthias Wissmann, Chef des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie (VDA), muss sich fragen, ob er noch auf dem richtigen Thron sitzt, wenn er die deutsche Autoindustrie als innovativ bezeichnet und die Klimapolitik von gestern als Herausforderung.

KONTAKT

Toni Hofreiter wurde bei der Wahl zum Deutschen Bundestag am 18.09.2005 über die bayerische Landesliste in den Deutschen Bundestag gewählt. Dort ist er Obmann der Grünen im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Er setzt sich schwerpunktmäßig für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, für Verkehrssicherheit und für zukunftsfähige Mobilitätskonzepte ein.

Als bayerischer Abgeordneter ist Toni Hofreiter mit seinem Team darüber hinaus Ansprechpartner für die Themen Natur- und Umweltschutz, Landwirtschaft und Agrotechnik, soweit es sich um bayerische Belange handelt.

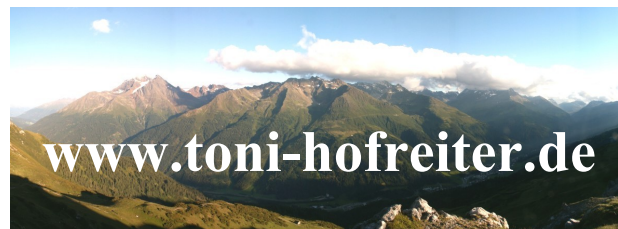
Dr. Toni Hofreiter, MdB (V.i.S.d.P.)

Büro Berlin: Udo Werner, Uwe Scheuing
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Tel.: 030 / 227 - 745 15, Fax: 030 / 227 - 766 45
anton.hofreiter@bundestag.de

Regionalbüro München: Dr. Volker Leib, Markus Büchler
Sendlinger Straße 47, 80331 München
Tel: 089 / 46 13 65 84, Fax: 089 / 46 13 65 85
anton.hofreiter@wk.bundestag.de

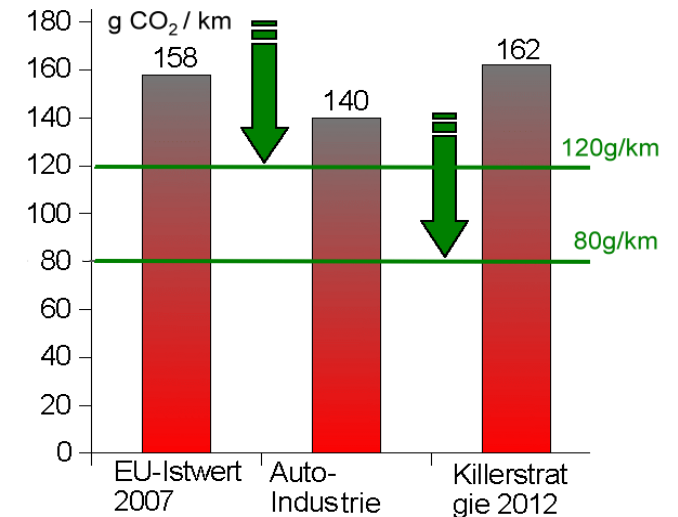
Regionalbüro Nürnberg: Steffi Leisenheimer
Bettelheimstr. 18, 90471 Nürnberg
Tel: 0163 / 971 93 13, leisenheimer@toni-hofreiter.de

Regionalbüro Landshut: Rosi Steinberger
Rosenweg 12, 84036 Kumhausen
Tel.: 0871 / 46 47 89, steinberger@toni-hofreiter.de



ABGASNORMEN

Bundesregierung steuert mit Vollgas in die Klimakatastrophe



Dr. Toni Hofreiter

Mitglied des Deutschen Bundestags
www.toni-hofreiter.de



Schlupflöcher

Der groß angelegte Klima- und Energiepakt der EU ist ein Teppich voller Schlupflöcher

1995 wurde auch unter der damaligen Umweltministerin Angela Merkel ein stolzer CO₂-Zielwert von 120 g/km für das Jahr 2005 beschlossen. Die Selbstverpflichtung der Autoindustrie (1998), den Ausstoß bis 2008 auf 140 g/km zu reduzieren, wurde mit einem europäischen Durchschnitt von 158 g/km (Nur Deutschland: 166 g/km) knallhart verfehlt. Seit dem entstand ein kaum durchschaubares Dickicht von Regelungen, die eine Klimakillerstufe nach der anderen festschrieb.

Die 5 Killerstufen

1. EU beschließt Zielwert 120 g/km auf 2012 zu verschieben
2. Die Untätigkeit der Autoindustrie veranlasste die EU-Kommission dazu, Ende 2007 einen Grenzwert von 130 g/km ab 2010 für Neufahrzeuge vorzuschlagen. Der Aufschlag von 10 g/km sollte durch verschiedene Maßnahmen (Leichtlaufreifen, effizientere Klimaanlage, Verwendung von Biokraftstoffen) aufgefangen werden.
3. Der VDA erreicht, dass sich Merkel, Gabriel und Glos auf EU-Ebene durchsetzen. Es dürfen weitere 7 g/km durch Pseudo-Innovationen (z.B. LED-Leuchten) angerechnet werden.
4. Mit Trippelschritten, geschönt durch das Wort „Phasing-In“, wird die 4. Stufe erreicht, indem der Wert von 137 g/km 2012 erst für 65%, 2013 für 75% und 2014 für 80% und schließlich 2015 für aller Neufahrzeuge erreicht werden soll. Das führt dazu, dass der Grenzwert de facto auf 2015 verschoben wird und bis dahin z.B.

spriffressende SUV's verkauft werden dürfen.

5. Die letzte Stufe wird durch die zu geringe Bestrafung der Autoindustrie bei Nicht-Einhaltung der Grenzwerte erreicht: Bei einer Überschreitung, werden die ersten drei Gramm Grenzwertüberschreitung mit insgesamt 45 € bestraft, was sich ohne Probleme einpreisen lässt. Erst ab dem 4. Gramm Überschreitung wird es mit 95 € pro Gramm teuer.

Einziger Silberstreif am Horizont: für 2020 ist ein Grenzwert von 95 g/km vorgesehen, der aber schon 2014 überprüft werden soll. Droht dann die 6. Killerstufe?

Die Krönung des Eisberges ist der Finanzkrisenschirm für die Autoindustrie: Der Erlass der Kfz-Steuer ist ein schwaches Schwert: Für den Klimaschutz entfaltet er keinerlei Lenkungswirkung - für die Autoindustrie wird er langfristig wirkungslos bleiben, weil der Anreiz ein neues Auto zu kaufen, zu gering ist. Das gleiche gilt für die Abwrackprämie: Die Begrenzung auf Euro-4-Fahrzeuge schützt das Klima nicht, weil Euro4 keine CO₂-Grenzwerte enthält.

Die Neuregelung der Bundesregierung zur Kfz-Steuer entlastet PS-starke Diesel-SUVs (z.B. Audi Q7) um bis zu 520 €/Jahr. Sparsame Kleinwagen erhalten nur wenige Euro. So lenkt die Regierung in die Klimakatastrophe.

Grüner Klimaschutz

So sieht Grüner Klimaschutz aus:

CO₂-Grenzwerte:

Bündnis 90/Die Grünen wollen bis 2012 die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neufahrzeuge auf 120 g CO₂/km senken. Das

entspricht etwa einem Verbrauch von fünf Litern Benzin oder 4,5 l Diesel auf 100 km. Bis 2020 sollen Werte unter 80 g CO₂/km erreicht werden. Dies entspricht dann einem Verbrauch von 3,4 l Benzin und 3 l Diesel auf 100 km.

Klimafreundliche Kfz-Steuer:

Spritsparer fördern:

Wir wollen eine CO₂-bezogene Kfz-Steuer ab sofort, die wirksame Anreize für den Kauf sparsamer Autos setzt. Dabei wollen wir Pkw mit einem Ausstoß bis zu 120 g CO₂/km für 4 Jahre steuerfrei stellen. Die großen Spritschlucker sollen hingegen mit einer stark progressiv steigenden Steuer belegt werden. Klimakiller zahlen mehr - klimafreundliche Neufahrzeuge weniger.

Sparsame Dienstwagen:

Das geltende Steuerrecht fördert große und schwere Dienstwagen. Der Staat verzichtet durch diese indirekte Subvention auf Milliardenereinnahmen. Er trägt zudem dazu bei, dass die Verbrauchswerte vieler Dienstwagen weit über dem Durchschnitt der übrigen Flotte liegen. Dienstwagen fahren als Gebrauchtwagen noch lange weiter. Für Unternehmen soll es attraktiv werden, verbrauchsarme Dienstwagen anzuschaffen. Dazu sollen Dienstwagen nur noch dann steuerlich voll absetzbar sein, wenn sie bis 120 g CO₂/km ausstoßen. Für Fahrzeuge mit einem Ausstoß zwischen 121 g CO₂/km und 240 g CO₂/km sinkt die steuerliche Abschreibbarkeit mit jedem zusätzlichen Gramm CO₂. Fahrzeuge mit mehr als 240 Gramm CO₂/km können nicht mehr abgeschrieben werden.

Tempolimit:

Sofortige Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen. Dadurch könnten sofort 3,3 Mio. t CO₂/Jahr eingespart werden. Das entspricht der Emission aller Busse bzw. eines Steinkohlenkraftwerkes.

