

Neues Deutschland

09.05.2008 / Debatte / Seite 14

Die Hausaufgaben sind noch längst nicht gemacht

Von Alexander Dauensteiner

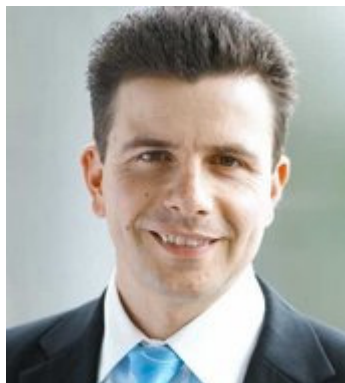


Foto: privat

Seit Beginn des 20. Jahrhunderts ist die globale Jahresmitteltemperatur um gut 0,7 Grad gestiegen. Das Jahr 2007 gehört zu den zehn wärmsten seit 1860. In Deutschland war es mit 9,9°C das zweitwärmste Jahr seit Beginn der deutschen Messreihen im Jahr 1901. Die Frage nach dem Ja oder Nein des Klimawandels ist beantwortet: Die Veränderung des Klimas ist Teil unseres Alltags.

Bei der Bekämpfung des Treibhauseffekts sind alle gesellschaftlichen Kräfte gefordert – also auch die Automobilindustrie. Nimmt diese Branche die Verantwortung aber auch ausreichend wahr? In der Vergangenheit hat sich diese im Zusammenhang mit umweltpolitisch erforderlichen Maßnahmen nun wahrlich nicht als Vorreiter präsentiert. Vielmehr hat man sich im Verband der Automobilindustrie immer wieder zu Allianzen zusammengeschlossen, die nicht selten das Verhindern wichtiger umweltpolitischer Maßnahmen zum Ziel hatten. Zuletzt versuchte man vergeblich die Einführung des Rußpartikelfilters zu verhindern – am Ende kam er doch.

Auch aktuell verkauft der VDA die CO₂-Minderungen im Verkehrssektor als Erfolg der deutschen Automobilindustrie. Der Verband kommt zum Schluss, dass »die vorliegenden Daten keinerlei Handhabe für eine massive Intervention mit restriktiven ordnungsrechtlichen oder fiskalischen Instrumenten bieten«. Man scheut konkrete Vorgaben der Politik wie der Teufel das Weihwasser. Dabei sind die geplanten Vorgaben der EU-Kommission zur Reduzierung der CO₂-Emissionen bei Pkw (120 g/km) eine Folge der gescheiterten »Selbstverpflichtung« der Automobilindustrie. Und kaum sind die EU-Pläne auf dem Tisch, gesteht der Vorstandsvorsitzende der Daimler AG, Dieter Zetsche, dass die Vorgaben für die deutsche Automobilindustrie bereits jetzt nicht mehr zu schaffen sind. Steht man also schon wieder auf der Bremse?

Bei näherer Analyse zeigt sich innerhalb der deutschen Automobilindustrie dabei ein wesentliches Dilemma: Man nimmt Maßnahmen zum Klimaschutz per se als Belastung wahr. Die Senkung des Kraftstoffverbrauchs wird als Wettbewerbsnachteil verstanden. Diese grundverkehrte Annahme führt bei vielen Herstellern immer wieder zur geradezu reflexartigen Verweigerungshaltung. Auch nach Jahrzehnten des intensiven Diskurses über Umwelt und Ökonomie hat man offensichtlich immer noch nicht verstanden, dass Investitionen in Klima- und Umweltschutz das Gegenteil bewirken: Sie verschaffen der Industrie Wettbewerbsvorteile.

Eine massive Reduzierung des Flottenverbrauchs ist die Voraussetzung für einen zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg. Einige Hersteller scheinen das auch erkannt zu haben. So hat BMW mit seinem Effizienzprogramm »EfficientDynamics« ein sinnvolles und längst überfälliges Maßnahmenpaket eingeführt, das im Vergleich zu Vorgänger- und Wettbewerbsmodellen den Kraftstoffverbrauch um bis zu einem Liter senkt. Die Bayern sind derzeit in der Auto-Umweltliste des Verkehrsclub Deutschland (VCD) überraschend gut positioniert, auch aktuelle Daten des Kraftfahrtbundesamtes zeigen, dass die Maßnahmen greifen: Kein anderer Hersteller konnte im letzten Jahr den Kraftstoffverbrauch so deutlich verringern. Dennoch sind trotz dieser positiven Zeichen die Herausforderungen nach wie vor gewaltig. Im vergangenen Jahr lag der durchschnittliche CO₂-Ausstoß von Neuwagen in Deutschland noch bei 170 Gramm pro Kilometer. Die Hausaufgaben sind also noch längst nicht gemacht, es kann allenfalls ein Anfang sein.

Warum aber tut sich die Automobilindustrie nach wie vor so schwer, beim Klimaschutz endlich Gas zu geben? Die Chancen, mit deutschen Innovationen auch im so wichtigen Exportgeschäft in der Zukunft zu punkten, liegen auf der Hand. Eine der Antworten darauf muss auch bei uns Kunden gesucht werden. Nach einer aktuellen Studie spielt der Kraftstoffverbrauch bei der Kaufentscheidung für das neue Auto nach wie vor eine untergeordnete Rolle. Ganz offensichtlich geben die aktuellen Preise an den Zapfsäulen zwar ausreichend Anlass zum kollektiven Jammern, zum Handeln reicht das Preisniveau aber anscheinend noch nicht. Das aber ist nur eine Frage der Zeit. Die Ölförderung erreicht derzeit ihren Zenit, wirtschaftlich förderbare Vorräte gehen zur Neige. Da helfen auch populistische Forderungen deutscher Politiker nicht weiter, die hohen Benzinpreise über staatliche Eingriffe zu senken. Vielmehr müssen gerade aus Klimaschutzgründen steigende Energiepreise endlich als Signal zum Umsteuern verstanden werden. Die deutsche Industrie läuft ansonsten Gefahr wichtige Zukunftsmärkte zu verspielen. Ohne Gegensteuern riskieren wir unsere Zukunftsfähigkeit.

Ein Risiko liegt paradoxerweise auch in der Diskussion um sogenannte alternative Antriebe. Zwar sind sie technologisch

erforderlich und werden künftig Beiträge zum Klimaschutz leisten können. Aber auch hier muss differenziert werden und über Sinn und Unsinn entscheidet letztlich ihre Klimabilanz. Einen Königsweg wird es auch hier nicht geben. Die deutsche Automobilindustrie hat mit Blick auf Langfristtechnologien nicht selten den Weg dorthin aus den Augen verloren. Brückentechnologien beispielsweise zur Brennstoffzelle – wie der Hybrid-antrieb – wurden komplett verschlafen.

Hinweise darauf, ob die Automobilindustrie den Klimaschutz ausbremst, sind demnach vielfältiger Natur. Es ist zu hoffen, dass die einhellige Allianz im VDA endlich aufgebrochen wird. Auch wenn sie nur einen Anfang darstellen können, so sind ernstgemeinte Innovationen und Anstrengungen für den Klimaschutz in Teilen der Automobilindustrie zu würdigen. Andererseits darf der Druck auf die Blockierer nicht nachlassen. Und die Politik? Sie muss klare Vorgaben geben – die Chance auf freiwillige Selbstverpflichtungen hat die Industrie verspielt, Politiker als Erfüllungsgehilfen für die Automobilindustrie sind kontraproduktiv. Letztlich müssen auch wir Kunden bereit sein, deutlich mehr Verantwortung beim Kauf und der Nutzung des Autos zu übernehmen. Nur gemeinsam besteht die Chance, beim Klimawandel das Schlimmste zu verhindern.

Alexander Dauensteiner, Jahrgang 1968, studierte Maschinenbau und war u. a. mehrere Jahre Mitarbeiter am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie GmbH. 1998 gründete er das Ingenieurbüro für Klima- und Umweltschutz IKUS. Außerdem war Dauensteiner Landessprecher der Deutschen Friedensgesellschaft – Vereinigte KriegsgegnerInnen (DFG-VK) in Baden-Württemberg. Er ist Autor des Buchs »Der Weg zum Ein-Liter-Auto« und seit 1995 Sprecher für Umwelt bei den Kritischen Aktionär-Innen Daimler (KAD).

URL: <http://www.neues-deutschland.de/artikel/128409.die-hausaufgaben-sind-noch-laengst-nicht-gemacht.html>