

Diese Meldung kann unter <http://www.presseportal.de/pm/22521/1576171/deutsche-umwelthilfe-bundesregierung-darf-bei-co2-grenzwerten-fuer-kleinlaster-nicht-vor-autolobby> abgerufen werden.

## Deutsche Umwelthilfe e.V.

Deutsche Umwelthilfe: Bundesregierung darf bei CO2-Grenzwerten für Kleinlaster nicht vor Autolobby einknicken

11.03.2010 - 12:24 Uhr, Deutsche Umwelthilfe e.V.

Berlin (ots) - Bundesregierung zeigt wieder ein Herz für Klimakiller - während andere EU-Staaten aus Klimaschutzgründen strengere CO2-Grenzwerte für Kleintransporter akzeptieren, betreibt Wirtschaftsminister Brüderle Klientelpolitik für die Großspender seiner Lobbyisten-Partei FDP

Berlin, 11. März 2009: Vor einem erneuten Einknicken der Bundesregierung vor den Interessen der Autoindustrie, warnt die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH). Die DUH fordert klimaverträgliche CO2-Grenzwerte für Kleinlaster und Transporter ab 2012 und ein zügiges Ende der Ausnahmeregelungen für den wachsenden Markt der sogenannten leichten Nutzfahrzeuge. Am kommenden Montag (15. März) wird der EU-Umweltministerrat über die CO2-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge beraten und es zeichnet sich ab, dass Deutschland im Auftrag der Automobilindustrie die Vorschläge der EU-Kommission blockiert. Die Bundesregierung will einen niedrigeren CO2-Grenzwert erst ab 2020 und geringere Strafzahlungen für die Autoindustrie, wenn die Hersteller die CO2-Grenzwerte nicht erreichen. Die Kommissionsvorschläge sind aus Sicht der DUH und aller anderen deutschen Umweltverbände jedoch bereits industriefreundlich verwässert.

"Die Bundesregierung muss ihre Blockadehaltung gegen den Klimaschutz endlich beenden und sich nicht wie schon bei den Pkw-Grenzwerten von der Automobilindustrie vor den Karren spannen zu lassen. Insbesondere Wirtschaftsminister Brüderle verhindert derzeit in Abstimmung und Auftrag von Großspendern seiner Partei eine konstruktive Haltung der Bundesregierung gegenüber der EU" sagte DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch. "Bereits bei der Verschleppung des Pkw-Grenzwerts haben sich die Autokonzerne einen Bärendienst erwiesen, denn langfristig werden sich nur Hersteller durchsetzen, die sparsame Fahrzeuge bauen", sagte Resch. "Mit dieser falsch verstandenen Rücksichtnahme der Regierung auf die kurzfristigen Forderungen der Manager von Mercedes & Co, die den Trend zu sparsamen und innovativen Fahrzeugen verschlafen haben, gefährdet die Regierung langfristig zehntausende Arbeitsplätze."

Die Autoindustrie habe mit den technischen Neuerungen zum Spritsparen wie Start- Stopp- Automatik oder Hochdruckeinspritzung gezeigt, dass sie sehr wohl in der Lage ist, sparsame Fahrzeuge zu entwickeln.

Der CO2-Grenzwert für Transporter und Kleinlaster ist Teil des so genannten "ganzheitlichen Ansatzes" zur CO2-Reduktion der EU im Verkehrsbereich. Nach Scheitern der Selbstverpflichtung der deutschen Autoindustrie bis 2008 die Flottenemissionen auf 140 Gramm CO2/km zu begrenzen, hat die EU im Dezember 2008 einen Grenzwert von 130 Gramm CO2/km ab 2015 verbindlich festgelegt. Auf Druck der Autolobby wurde also der einst von der Industrie selbst angepeilte Grenzwert um sieben Jahre verschoben. Der nun vorliegende Kommissionsvorschlag für leichte Nutzfahrzeuge sieht einen Durchschnittswert von 175 Gramm CO2/km ab 2014 für 65 Prozent der Flotte eines Herstellers vor. Dieser Anteil dehnt sich bis 2016 auf die gesamte Produktflotte aus. Damit müssen die Hersteller den Ausstoß ihrer Produktpalette an Kleinlastern und Transportern durchschnittlich um 14 Prozent reduzieren. Technisch ist das kein Problem, wie die Spritsparmodelle aller Hersteller zeigen.

Viele der im Pkw-Bau verwendeten Technologien zur CO2-Reduktion können auch in den bestehenden Modellreihen der leichten Nutzfahrzeuge eingesetzt werden. Dazu zählen Start-Stopp-Automatik, Hochdruckeinspritzung, Motor- Downsizing, Bremsenergie-Rekuperation, Direktschaltgetriebe, Schaltpunktanzeige, rollwiderstandsreduzierte Reifen und Reifendruckmesssystemen oder Verbesserungen an der

Aerodynamik . Die Forderungen der Industrie, den Grenzwert noch zwei Jahre später als im Kommissionsvorschlag einzuführen, dient einzig der Verzögerung.

@@infblk@@

Pressekontakt:

Für Rückfragen:

Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe e. V. Bundesgeschäftsführer,  
Hackescher Markt 4, 10178 Berlin; Mobil: 0171 3649170, [resch@duh.de](mailto:resch@duh.de)

Ulrike Fokken, Sprecherin Politik & Presse, Deutsche Umwelthilfe  
e.V., Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, Tel.: 030 2400867-22, 0151  
55017009, [fokken@duh.de](mailto:fokken@duh.de)

Originaltext:

Deutsche Umwelthilfe e.V.

Pressemappe:

<http://www.presseportal.de/pm/22521/deutsche-umwelthilfe-e-v>

Pressemappe als RSS:

[http://presseportal.de/rss/pm\\_22521.rss2](http://presseportal.de/rss/pm_22521.rss2)