

EGO OK KLIMA

PS-Wahn: Die Klima-Prognosen werden immer düsterer und der Treibstoffverbrauch steigt.

EU-Umweltkommissar Dimas möchte deshalb die europäische Automobil-Industrie zu verbindlichen CO₂-Obergrenzen verpflichten.

von Roman Kellner

► **Ich wollte einen Artikel über Pkw mit extrem hohem Spritverbrauch schreiben.** Nüchtern, faktenreich, journalistisch neutral. Doch dann kam mir beim Recherchieren das Werbematerial für besagte Autos unter – und fort war sie, die Ernsthaftigkeit. Wie, bitte, soll ich seriös über Autos berichten, die, wie der „Concept Tiguan“ von VW, „muskulös“, „erwachsen“ und „scharfsinnig“ genannt werden? Nissans Beschreibung seines

Wenn es ums Auto geht, treffen grundsätzlich ethische Fragen auf individuelle Befindlichkeiten.

X-TRAIL als „kultiviert“ und „modern“, im Gelände aber auch „entspannt“, erinnert mehr an eine Kontaktanzeige als an ein Auto. Lustig auch die Werbung für den neuen Audi Q7: „Wer an der Spitze steht, braucht keinen Kompromiss, sondern die Lösung. (...) Ein Automobil, das Ihre Eleganz, Stärke und Ihren Geschmack repräsentiert.“

Hilfe, wie soll ich darüber ernsthaft schreiben? Kann ich Menschen mit meinem Artikel erreichen, die sich von solch einer Werbung ködern lassen, die nicht sehen, dass das genau so läuft wie seinerzeit in der Volksschule, als wir unsere Uhren verglichen? Damals

gewann an Status, wer eine wasserdichte Uhr hatte: „10m“ schlug das schlichte „water resistant“, „50m“ übertrumpfte „10m“. Der Klassensieger trug ein Gerät am Armgelenk, auf dem zu unser aller Begeisterung „200m“ eingraviert war. Das beflügelte Phantasien: Wer solch eine Uhr trug, konnte irgendwie – zumindest in unserer Phantasie – 200 Meter tief tauchen. Es ging um das Potential, nicht um die Nutzbarkeit. Genau wie bei den Geländewagen von heute. Nur: Wir waren damals acht Jahre alt!

Die Autos und das Klima

Und, vor allem, bei den Uhren hatte es keine Konsequenzen für das Weltklima. Ganz anders bei den immer dickeren und immer stärkeren Panzern, die durch die Straßen donnern. Der Straßenverkehr ist in der EU für über ein Fünftel aller Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) verantwortlich. Er ist der am stärksten wachsende CO₂-Emittent: 26 Prozent Plus zwischen 1990 und 2004, in Österreich sogar 87,1 Prozent! Der Spritverbrauch hat sich hierzulande seit 1985 fast verdoppelt.

Das kann so nicht weitergehen, meinte schon im Jahr 1998 die damalige EU-Umweltkommissarin Ritt Bjerregaard und sprach sich für verbindliche Obergrenzen beim Treibstoffverbrauch und damit bei den CO₂-Emissionen aus. Sie scheiterte an der Industrie, und heraus kam auf Initiative des Europäischen Automobilverbandes ACEA eine lahme Lösung auf freiwilliger Basis. Bis zum Jahr 2008 – so die Vorgabe – sollte die Industrie den Durchschnittswert auf 140 Gramm (g) Kohlendioxid pro gefahrenen Kilometer und bis 2012 auf 120g senken.

Nun, fast zehn Jahre später, wiederholt sich die Geschichte. Einzige Unterschiede: Man weiß, dass die freiwillige Selbstverpflichtung ein Flop war – wir halten bei einem Schnitt von 161g pro Kilometer – und die dramatischen Daten bezüglich des Klimawandels drängen zur Eile. Umweltkommissar Stavros Dimas denkt laut über ein verbindliches Gesetz nach. Kommissionschef José Manuel

Barroso unterstützt die Forderung. EU-Industriekommissar Günter Verheugen ist erwartungsgemäß dagegen und weiß die mächtige deutsche Automobil-Lobby hinter sich. Die setzt lieber auf das neue Allheilmittel Biosprit, obwohl längst klar ist, dass das nur ein kleiner Teil der Lösung sein kann. Vielfach geht der Hunger nach Biosprit auch auf Kosten der Urwälder.

Deutschland hat ein Problem

Zur Alles-soll-bleiben-wie-es-ist-Fraktion gesellten sich die deutsche Bundeskanzlerin Angela Merkel, und – wie könnte es anders sein – auch der österreichische Wirtschaftsminister Martin Bartenstein. Tatsächlich würde eine gesetzliche Obergrenze die deutsche Automobilindustrie besonders treffen. Während Marken wie Fiat, Citroën oder Renault die Grenzwerte erreichen, haben deutsche Konzerne wie BMW, Audi oder Volkswagen noch einen weiten Weg vor sich. Die neue CL-Klasse von Mercedes zum Beispiel verbraucht bis zu 23,3 Liter in der Stadt! Dass das ein bisschen viel ist, weiß offenbar auch das Unternehmen mit dem falschen Peace-Zeichen und unterschlug in seiner Werbung die gesetzlich vorgeschriebenen Energiekennzahlen. Erst eine erfolgreiche Anzeige der Deutschen Umwelthilfe Anfang dieses Jahres zwang Daimler-Chrysler, die schmutzigen Karten offen zu legen.

Etwas muss also geschehen. Der stetig steigende Treibstoffverbrauch, hierzulande sechs Prozent pro Jahr, und die immer dramatischeren Klimadaten schreien nach einer Lösung. Es braucht verbindliche Obergrenzen, für die gesamte Flotte, aber auch für einzelne Fahrzeuge. Was in China, in Japan und in Kalifornien funktioniert, muss auch in Europa möglich sein. Warum soll ein durchschnittlicher Porsche 300g CO₂ pro Kilometer ausstoßen dürfen? Warum braucht eine rasch steigende Zahl von ÖsterreicherInnen, in Wien deutlich häufiger als im ländlichen Raum, gefräßige Offroader?

Es geht auch anders, wie vor allem japanische Hersteller mit Hybridmotor-Modellen bei Oberklasselimousinen beweisen. Greenpeace hat schon vor fast zehn Jahren gezeigt, dass auch ein Drei-Liter-Auto immer ans Ziel kommt. Der kalifornische Gouverneur Arnold Schwarzenegger initiierte kürzlich einen Emissionshandel innerhalb der Automobil-Industrie.

Ethische Grundsatzfragen

Die Widerstände gegen gesetzliche Grenzwerte sind groß. Nicht nur von Seiten der Industrie. Wenn es ums Auto geht, treffen grundsätzlich ethische Fragen auf individuelle Befindlichkeiten. Hier: Warum soll es jedem/jeder PKW-BesitzerIn erlaubt sein, soviel CO₂ auszustoßen, wie er/sie will? Kann menschliches Zusammenleben funktionieren, wenn in Bereichen, die alle Menschen betreffen, das reine Lustprinzip das menschliche Handeln bestimmt? Hört die menschliche Freiheit nicht dort auf, wo die Freiheit anderer, erst recht aller, eingeschränkt wird? Dort das Psychogramm der FahrerInnen übergroßer Autos: Studien zeigen, dass es Frauen, die auch bei uns immer beliebtere US-Straßenkreuzer SUV fahren, vor allem um die erhöhte Sitzposition und um Sicherheit geht. Ein Trugschluss, SUV fallen häufiger um, als Kleinwagen und sind vor allem für andere Verkehrsteilnehmer

weitaus gefährlicher. Bei männlichen SUV-Fahrern zählen Status und das Abenteuer-Image. Eine brancheninterne Marktforschungsstudie kommt zum Ergebnis: SUV-Fahrer sind überdurchschnittlich unsichere Typen, die viel mit sich selbst beschäftigt sind und in deren Ehen es kriselt.

Letzter Stand der Verhandlungen ist ein müder Kompromiss-Vorschlag der EU-Kommission. Er sieht bei neuen Pkw bis zum Jahr 2012 durchschnittliche CO₂-Emissionen von 130 g/km vor. Das wird nicht reichen, um das EU-Kyotoziel von minus acht Prozent CO₂-Ausstoß bis 2010 auch nur zu streifen, noch wird man so das angestrebte Reduktionsziel von dreißig Prozent bis 2020 erfüllen können. Dazu ist die angekündigte Regelung auch noch voller Schlupflöcher, etwa mit der Einbeziehung von Biosprit in die Berechnung.

Aber zurück zur Anfangsfrage: Kann ich solche Menschen mit meinem Artikel überhaupt erreichen? Die „muskulösen“ und „erwachsenen“ Autos aus der Werbung nähren Zweifel. Andererseits, gerade deshalb, weil es Menschen gibt, für die Klima nur in Zusammenhang mit -anlage etwas bedeutet, braucht es gesetzliche CO₂-Grenzen. ●

Illustration: Matthias Klien

your **act**s

Der Verkehrsclub Österreich (VCÖ)

hat Verbrauchs-Rankings für Autos erstellt.

Näheres unter: <http://marktcheck.greenpeace.at/2266.html>



Klimaproblem Luxusschli