

Antrag

der Abgeordneten Ingrid Nestle, Winfried Hermann, Fritz Kuhn, Nicole Maisch, Kerstin Andreae, Cornelia Behm, Birgitt Bender, Hans-Josef Fell, Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Stephan Kühn, Dr. Hermann Ott, Christine Scheel, Dorothea Steiner, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

PKW-Energieverbrauchskennzeichnung am Klimaschutz ausrichten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Für das Erreichen der Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehrsbereich sind Maßnahmen zur Beeinflussung des Verbraucherverhaltens ein wichtiger Bestandteil. Bereits im Integrierten Energie- und Klimaprogramm (IEKP) der Bundesregierung von 2007 wurde die PKW-Kennzeichnungsverordnung aufgeführt: „Um Anreize für den Verkauf verbrauchsgünstiger, CO₂-armer Pkw zu verstärken, wird eine verbraucherfreundliche und übersichtliche Kennzeichnung eingeführt“. Laut Berechnungen des Umweltbundesamtes hätten die IEKP-Beschlüsse von Meseberg bei konsequenter Umsetzung im Verkehrsbereich zwischen 2005 und 2020 insgesamt eine CO₂-Minderungswirkung von 22,7 Mio. Tonnen erbracht, allein 10,5 Mio. Tonnen im PKW-Bereich durch Grenzwerte und bessere Verbrauchskennzeichnung. Die Bundesregierung ist hier auf einem falschen Weg.

Rechtliche Grundlage für die Kennzeichnung ist die Richtlinie über die Bereitstellung der Verbraucherinformationen über den Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen beim Marketing für neue Personenkraftwagen (1999/94/EG) vom 13. Dezember 1999. Während in anderen europäischen Mitgliedstaaten anschauliche, farbige Labels eingeführt wurden, hat Deutschland 2004 ein wenig anschauliches Kennzeichen eingeführt, das Zahlenwerte ohne jegliche Relativierung enthält. Ein vergleichendes Label war damals von Umwelt- und Verbraucherverbänden gefordert, von der Industrie und dem federführenden Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) aber ausdrücklich abgelehnt worden. Im Jahr 2007 legte das BMWi dann endlich einen Verordnungsentwurf für eine farbige Kennzeichnung analog der Kennzeichnung von Großelektrogeräten (z. B. Kühlschränken) vor. Die damalige Verordnung wurde jedoch von Seiten der Automobilindustrie scharf angegriffen und vom BMWi ad acta gelegt.

Für das vierte Quartal 2010 hat die EU-Kommission eine Novellierung der EG-Richtlinie von 1999 vorgesehen. Im Rahmen der europäischen Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge sind nach gut zehn Jahren dem Stand der Technik entsprechende und klimapolitisch wirksamere Anreize für mehr

Effizienz dringend geboten. Die Bundesregierung ist bei den Verhandlungen um die Novelle aufgerufen, ihre Klimaschutzverpflichtungen mit konkreten Maßnahmen zu unterlegen.

Das BMWi hat im Mai 2010 zunächst Eckpunkte für eine neue PKW-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vorgestellt, die im Vergleich zum Verordnungsentwurf von 2007 deutlich abgeschwächt sind. Die Zustimmung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu Eckpunkten, die den Forderungen der Automobilindustrie weit entgegenkommen, steht in deutlichem Widerspruch zur klimapolitischen Verantwortung.

Die Bundesregierung plant, farbige gekennzeichnete Effizienzklassen von „A++“ bis „G“ aus dem Verhältnis von CO₂-Ausstoß pro Kilometer zum Fahrzeuggewicht abzuleiten. Dabei sollen Verbrauchswerte der Neuwagenflotte aus dem Jahr 2008 zugrunde gelegt werden.

Damit übergeht die Bundesregierung Grenzwertvorgaben, die sie als EU-Mitgliedstaat Ende 2008 mit den CO₂-Verbrauchsobergrenzen für PKWs auf europäischer Ebene verabschiedet hat. Ziel der Verbrauchsobergrenzen ist es, ab 2012 den Ausstoß aller in der EU zugelassenen Fahrzeuge auf durchschnittlich 130 Gramm pro Kilometer zu begrenzen.

Mit der geplanten Regelung, auf der Basis überholter Referenzwerte, werden Fahrzeuge bevorzugt, die groß, schwer und stark motorisiert sind. Die Wirtschafts- und Finanzkrise hat über die Wirkung der sog. Abwrackprämie hinaus zu einer veränderten Nachfrage geführt. Auch steuerliche Regelungen z. B. in Frankreich und Großbritannien fördern eine Nachfrage nach energieeffizienteren PKW. Der Entwurf ist damit eher auf das Neufahrzeugangebot der deutschen Premiumhersteller des Jahres 2008, nicht aber auf Klimaschutzerfordernisse und wettbewerbliche Anforderungen unseres Jahrzehnts ausgerichtet. Dabei ist eine deutliche Steigerung der Effizienz der Fahrzeugflotte nicht nur klimapolitisch, sondern auch wettbewerbspolitisch unverzichtbar. Denn die wachsende Nachfrage nach umweltfreundlichen und verbrauchsarmen Fahrzeugen muss der Maßstab für unsere exportorientierte Automobilbranche sein.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

– umgehend eine PKW-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vorzulegen, die

- für den Verbraucher gut verständlich und nachvollziehbar gestaltet ist und sich am Klimaschutzziel der Bundesregierung orientiert;
- für die Automobilhersteller deutliche Anreize zur Effizienzsteigerung setzt;
- Effizienzklassen wie „A+“ oder „A++“ vermeidet und eine deutliche Effizienzbewertung von „A“ bis „G“ festlegt;
- den absoluten Spritverbrauch pro Kilometer in Litern zusätzlich zur Effizienzbewertung deutlich sichtbar angibt;
- die Effizienzbewertung anhand der Größe des Fahrzeuges (z. B. Footprint) und des CO₂-Ausstoßes pro Kilometer vornimmt;
- die besten Effizienzbewertungen auch an die Einhaltung eines absoluten Grenzwertes bindet;
- die geltenden Flottengrenzwerte für PKW berücksichtigt;
- regelmäßig, mindestens alle drei Jahre, dem Stand der Technik angepasst wird;

- die energetische Bilanz im gesamten Produktzyklus eines Fahrzeuges zukünftig mit berücksichtigt;
- sich bei den Verhandlungen zur geplanten Novellierung der europäischen Kennzeichnungsrichtlinie dafür einzusetzen, dass die oben genannten Eckpunkte auch in der Überarbeitung der Richtlinie berücksichtigt werden.

Berlin, den 6. Juli 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

