

## Politik

### **Merkel jetzt auch Auto-Kanzlerin**

**Regierungschefin bremst Brüsseler Pläne für schärfere Kfz-Abgasnormen / Einsatz für deutsche Fahrzeughersteller düpiert SPD-Umweltminister Gabriel und Klimaschützer**

*Frank Herold, Christian Lipicki und Daniela Vates*

BERLIN. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hat sich im Konflikt um neue Klimaschutzvorgaben für Autos gestern auf die Seite der Autobauer gestellt. Sie werde "mit aller Härte" gegen das EU-Vorhaben kämpfen, ab dem Jahr 2012 einen einheitlichen Grenzwert für den Kohlendioxid-Ausstoß von Neuwagen festzulegen, sagte Merkel gestern vor Wirtschaftsführern. "Wir werden verhindern, dass es eine generelle Reduktion gibt." Stattdessen müsse es eine Regelung geben, bei der nach Typen und Marktsegmenten unterschieden werde.

Merkel stellte sich damit gegen ihren SPD-Umweltminister Sigmar Gabriel. Merkels Vorgänger Gerhard Schröder hatte sich mit seinem Einsatz für die Autoindustrie den Titel "Autokanzler" eingehandelt. Zu Beginn der EU-Ratspräsidentschaft im Januar hat die Kanzlerin einen besseren Klimaschutz als ihr Ziel formuliert.

Die Chefs der fünf großen deutschen Automobilhersteller hatten vor wenigen Tagen in einem Brief an die EU gegen gesetzliche Vorschriften für den Kohlendioxid-Ausstoß protestiert. Damit würden zehntausende Arbeitsplätze aufs Spiel gesetzt. Die EU-Kommission will einen Durchschnitts-Grenzwert von 120 Gramm Kohlendioxid je Kilometer durchsetzen. Ein Wagen der Mercedes-Flotte produziert durchschnittlich 186 Gramm.

Der stellvertretende SPD-Fraktionschef Ludwig Stiegler, in dessen Bundesland Bayern mehrere große Autobauer angesiedelt sind, sagte: "Ich stehe auf Seiten der Automobilindustrie." Ein einheitlicher Grenzwert benachteilige die Industrie in Deutschland erheblich, da diese größere Autos mit entsprechend höherem Sprit- und damit Kohlendioxid-Ausstoß produziere als beispielsweise Frankreich oder Italien. Der 120-Gramm-Grenzwert könne nur von kleinen Autos eingehalten werden. "Das bedeutet eine erhebliche Überbelastung unserer Premiumfahrzeug-Hersteller", sagte Stiegler der Berliner Zeitung. Der für Umwelt zuständige SPD-Fraktionsvize Ulrich Kelber sagte dagegen: "Mich ärgert, dass da ein Popanz aufgebaut wird." Auch die EU-Pläne ließen Staffellungen zu, da es sich um einen Durchschnitts-Grenzwert handele. Generell dürfe Deutschland bei diesem Thema keinen Schutzwall um seine Autoindustrie ziehen. "Das würde uns technologisch noch weiter zurückwerfen", sagte Kelber.

EU-Industriekommissar Günter Verheugen sah sich durch Merkel in seiner Position bestätigt. Er habe sich immer dafür eingesetzt, nicht allein der Industrie die Lasten für die CO<sub>2</sub>-Reduzierung aufzubürden. Es gehe nicht nur um die Entwicklung von Motoren und anderer Komponenten, sondern auch um die Einbeziehung von Biokraftstoffen sowie Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur. Verheugen wies die Kritik zurück, er wehre sich gegen verbindliche Auflagen. "Es wird eine gesetzliche Regelung geben", sagte Verheugen, der in Brüssel die Federführung für die Formulierung hat.

Die Deutsche Umwelthilfe wies das Industrie-Argument zurück, Umweltauflagen gefährdeten Jobs. "Wenn die deutschen Hersteller endlich innovative Produkte anbieten, sind auch keine Stellen bedroht", sagte Verbandschef Jürgen Resch. "Der Trend geht weltweit zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen. Wer diese Entwicklung verschläft, wird von anderen abgehängt." Gesetzlicher Druck sei nötig, "damit die deutsche Autoindustrie diese Richtung nun endlich einschlägt".

Kommentar Seite 4

Berliner Zeitung, 31.01.2007

Lesen Sie auch:

[Die falsche Modellpolitik der Auto-Kanzlerin Merkel](#)

[Weitere Artikel aus dem Ressort »](#)

[Ähnliche Artikel im Archiv »](#)

[Leserbrief »](#)