

Umwelt

Autos gegen Banken

Mit Geheimdiplomatie und teuren Zugeständnissen kämpft die Kanzlerin gegen strenge EU-Grenzwerte zum Kohlendioxid-Ausstoß von Autos.

Wenn Bundesumweltminister Peter Altmaier in diesen Tagen eine Rede über das Weltklima hält, beginnt er bei den Flüchtlingen von Lampedusa. Der Tod der 300 Afrikaner sei „eine Tragödie“, sagt er, aber nichts gegen das Schicksal jener „Hunderter Millionen von Menschen“, deren Lebensgrundlage in den kommenden Jahrzehnten von der globalen Erwärmung zerstört werde.

Der Christdemokrat sieht Flüchtlingsströme biblischen Ausmaßes auf Europa zukommen. „Das Schicksal dieser Menschen“, ruft er dann mit bebender Stimme, „hängt von den Entscheidungen ab, die wir heute treffen.“

Bereits an diesem Montag hätte er die Gelegenheit, die Menschheit ein wenig zu retten. Da beraten die Umweltminister der Europäischen Union über strengere Grenzwerte für den Kohlendioxid-Ausstoß von Neuwagen. Ab dem Jahr 2020 sollen Autos, die in der EU zugelassen werden, nur noch maximal 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen.

Doch das kleine bisschen Weltenrettung wird wohl ausfallen. Denn Altmaier hat eine Mission. Im Auftrag Angela Merkels soll er in Luxemburg dafür sorgen, dass die strengeren Grenzwerte erst richtig ab dem Jahr 2024 gelten. Nach Berechnungen der Deutschen Umwelthilfe könnten so bis zu 310 Millionen Tonnen des Klimakillers mehr entstehen.

Die Klima-Kanzlerin hat sich in dieser Angelegenheit eindeutig positioniert: gegen den Klimaschutz, für die Industriepolitik. Die deutschen Autohersteller wollen den Brüsseler Vorstoß mit aller Macht verhindern. Denn sie verdienen im Gegensatz zu den Franzosen oder Italienern vor allem mit großen Autos Geld, die vergleichsweise viel CO₂ produzieren. In Merkel haben sie eine treue Verbündete.

So unverhohlen macht die Kanzlerin mittlerweile Politik für die Autokonzerne, dass die Partnerländer verärgert sind. Spätestens seit Merkel im Juni den mühsam zwischen EU-Parlament, Kommission und Mitgliedsländern ausgehandelten 95-Gramm-Kompromiss torpedierte.

Aufmerksam registrieren die Nachbarn, mit welchem Eifer Merkels Emissäre um-



Montage bei Porsche in Leipzig: Industriepolitik vor Klimaschutz

herreisen, um Front gegen die Grenzwertregelung zu machen. Zunächst wurden kleine Länder wie Ungarn, Portugal oder die Slowakei auf Linie gebracht, in denen deutsche Autokonzerne Fabriken betreiben. Dann galt es, die großen Länder zu bearbeiten. Diplomaten fiel auf, dass die Briten beim Juni-Gipfel in Brüssel einen milliardenschweren Beitragsrabatt durchsetzen konnten. Wo war der Einspruch Merkels geblieben? Die Zurückhaltung kam ihnen merkwürdig vor. Lag es daran, dass die Kanzlerin kurz zuvor ihr Herz für die Hersteller schwerer Limousinen aus Süddeutschland entdeckt hatte?

Anfang Oktober sorgten die Deutschen dafür, dass die Abstimmung über die Grenzwerte überraschend von der Tagesordnung des Brüsseler Botschafterrats genommen wurde. Die Beamten aus dem Kanzleramt hatten London einen Deal vorgeschlagen: Ihr helft uns bei den Autos, wir kommen euch bei der geplanten Bankenunion entgegen, die der konservative Briten-Premier als Angriff auf den Finanzplatz London sieht.

Deutsche Klimasünder

CO₂-Ausstoß* 2012, in Gramm je Kilometer

* Durchschnitt; Quelle: T&E

Daimler	143,6
BMW	138,3
Volkswagen	134,6
Renault	124,7
Peugeot-Citroën	122,4
Fiat	118,4
EU-Ziel 2020	95,0

David Camerons liberaler Koalitionspartner hielt den Kuhhandel offenbar für so unmoralisch, dass man den Deutschen zusätzlich mehr Engagement im Emissionshandel der EU abrang.

Noch härter pokerten die Franzosen. Kanzleramtsminister Ronald Pofalla musste vorigen Mittwoch mit drei Abteilungsleitern nach Paris reisen. Er bot der grünen Umweltministerin deutsche Unterstützung beim Emissionshandel an.

Den Deutschen zu Hilfe kamen ausgerechnet die französischen Autobauer. Vergangenes Jahr noch hatten die Konzerne die scharfen Grenzwerte unterstützt, weil sie kleinere Wagen mit weniger CO₂-Ausstoß bauen als die Deutschen mit ihren spritfressenden Luxuskarossen. Doch jetzt hat sie die Autokrise derart hart erwischt, dass auch sie den Aufschub wollen.

Vieles deutet darauf hin, dass man sich im Umweltministerrat ein weiteres Mal vertagt und einen neuen Grenzwertekompromiss mit kleinen, für die deutschen Autobauer aber entscheidenden Änderungen aushandelt. Es könnten mehr „Super-Credits“ vergeben werden, mit denen Elektroautos mehrfach gegen den CO₂-Ausstoß von Spritfahrzeugen aufgerechnet werden. Auch soll die schärfere CO₂-Grenze nur für einen Teil der Pkw nach dem Jahr 2020 gelten.

Bei der Aufweichung der Grenzwerte könnte sich indes das EU-Parlament querstellen. Denn sowohl das Weltklima als auch das politische Klima in Brüssel sind beschädigt. Matthias Groote (SPD), Vorsitzender des Umweltausschusses, sagt, er habe noch nie erlebt, dass eine Vereinbarung derart dreist gekippt wurde. Er wütet gegen die Berliner Regierung: „Wir fühlen uns verschaukelt.“

DIETMAR HAWRANEK,
CHRISTOPH PAULY, GERALD TRAUFFETTER

DER SPIEGEL