



Pressemitteilung Nr. 12

BMW setzt mit 15 Gramm weniger in einem Jahr Zeichen

BMW bei der Reduktion von CO2 auf einem guten Weg / Autos aber noch immer zu schwer und übermotorisiert

München/Berlin - Anlässlich der Hauptversammlung von BMW in München am 8.5. zieht der Bund für Umwelt und Naturschutz zusammen mit dem Bund Naturschutz Bayern eine Bilanz des letzten Jahres. Der Vorstandsvorsitzende Prof. Reithofer habe sein Versprechen der letzten Hauptversammlung gehalten und die CO2-Emissionen seiner Neuwagenflotte in 2007 in Deutschland deutlich, nämlich um 15 g reduziert.

Richard Mergner, Landesbeauftragter des BN Bayern: „BMW hat gezeigt, dass deutsche Hersteller die Spartechnik beherrschen. Wenn der Vorstand den eigenen Ingenieuren klare Ziele setzt, sind auch große Fortschritte beim Klimaschutz machbar.“ Mit 173 g im letzten Jahr (statt 188 g im Jahr 2006) läge BMW aber noch immer weit vom geforderten europäischen Durchschnitt von 120 in 2012 entfernt. Der nächste Schritt müsse jetzt folgen: Für 2008 stehe die von Prof. Reithofer bei der Hauptversammlung 2007 versprochene Einhaltung der freiwilligen Selbstverpflichtung des europäischen Automobilverbandes an. Dafür müssten noch mal 15 g reduziert werden. „Erst dann hat BMW seine Hausaufgaben gemacht und liegt im Durchschnitt seiner europäischen Mitbewerber. Wenn das gelingt, hat sich BMW als Premiumhersteller vorbildlich verhalten.“

BMW habe diese CO2-Minderung bei seiner 2007er-Flotte nur durch Effizienzverbesserungen der vorhandenen Flotte durch den Einbau einer Start-Stopp-Automatik, bessere Aerodynamik sowie besseres Energiemanagement erreicht. Werner Reh, Verkehrsexperte des BUND-Bundesverbandes warnt jedoch: „Es ist erfreulich, dass BMW als einziges deutsches Unternehmen nicht mehr auf die Untugenden seiner ewigestrigen Verbandsfunktionäre setzt, die gegen die EU-Grenzwerte kämpfen, sondern auf seine Ingenieur-tugenden und zeigt was geht.“ Mit der efficient dynamics-Strategie ließen sich 20% Reduktion erreichen. Das werde aber nicht reichen, die künftigen EU-Grenzwerte einzuhalten.

Die Doppelstrategie von BMW das Gewicht und die Motorleistung – 2007 waren es durchschnittliche Zuwächse von 13,5 kg und 6,5 kW – weiter zu erhöhen, werde mittelfristig nicht aufgehen. Die Effizienzgewinne werden abnehmen. „Auch BMW wird zur Erreichung des 2012er Grenzwertes von 120 g CO2 pro km nicht um ein Downsizing seiner Flotte herkommen. D.h.: Kleinere Motoren, niedrigere Gewichte, ein höherer Verkaufsanteil kleinerer

Pkw. Nach 2010 wird das bei BMW auf der Tagesordnung stehen. Neue Modelle wie der X6 zeigen aber in eine völlig falsche Richtung. Das kann nicht die Zukunft des Automobils sein.“ Reh bemängelt auch das Fehlen effizienter Benzin-Pkw im BMW-Angebot. Der beste Benzi-ner – der 116i – emittiere 139 g pro km. BMW könne sich nicht komplett auf Diesel als Effizi-enzmotor verlassen, denn das Stickoxidproblem sei ungelöst. Durch die doppelt so hohe Fahrleistung der Diesel-Pkw gegenüber Benzinern in Deutschland – 20.000 km (Tendenz steigend) gegenüber 10.500 km (Tendenz sinkend) Jahresfahrleistung – sei es sehr fraglich, ob durch Verdieselung überhaupt CO₂-Emissionen vermindert würden.

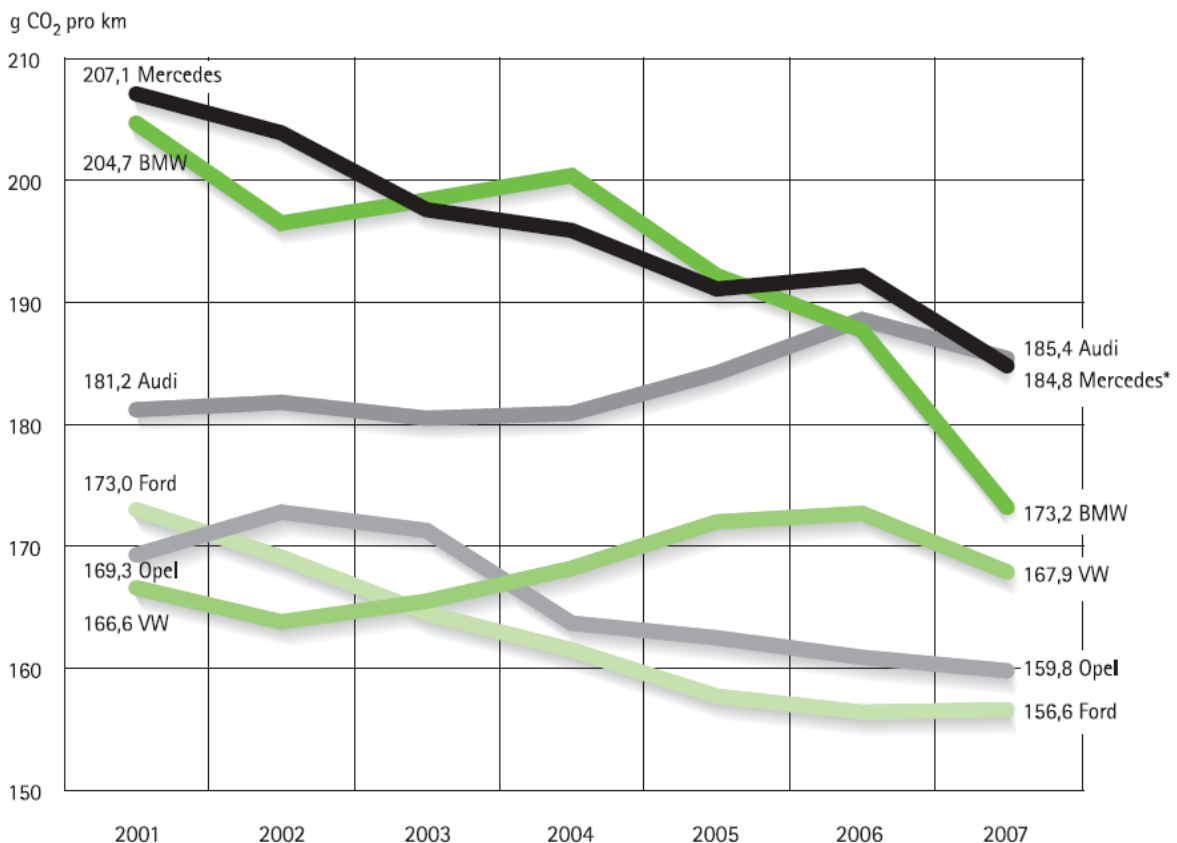
Richard Mergner unterstreicht, dass ambitionierte CO₂-Reduktionsziele erreichbar sind. Deutsche Hersteller werden von solchen Grenzwerten der EU durchaus profitieren, weil ge-rade auf den neuen Märkten in Asien deutlich effizientere Fahrzeuge zum Zug kommen wer-den. „Die bayrische Staatsregierung muss – auch im wohlverstandenen Interesse der Autoin-dustrie – ihre Lobbyarbeit gegen ehrgeizige Grenzwerte der EU einstellen.“

BUND und BN werden auf der Jahreshauptversammlung von BMW sprechen und die BMW-Strategie kritisch und konstruktiv begleiten. Zu den genannten Punkten werden konkrete Fra-gen an den BMW-Vorstandsvorsitzenden gestellt.

Kontakt und Interviewwünsche:

Richard Mergner, Landesbeauftragter des BN Bayern e.V.
 Tel.0911-818780, E-Mail: richard.mergner@bund-naturschutz.de
 Dr. Werner Reh, Verkehrsreferent der Bundesgeschäftsstelle des BUND e.V.
 Mobil: 0171-4997927, E-Mail: werner.reh@bund.net

CO₂-Flottenverbräuche deutscher Hersteller 2001 – 2007



* Ab 2007 wird ein Großteil der Smart-Flotte in die Marke Mercedes-Benz eingerechnet, was bis 2006 nicht der Fall war.