

Nowack, Felix; Sternkopf, Benjamin

Working Paper

Lobbyismus in der Verkehrspolitik: Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

IVP-Discussion Paper, No. 2015 (2)

Provided in Cooperation with:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Technische Universität Berlin

Suggested Citation: Nowack, Felix; Sternkopf, Benjamin (2015) : Lobbyismus in der Verkehrspolitik: Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, IVP-Discussion Paper, No. 2015 (2), Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/200074>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Felix Nowack
Benjamin Sternkopf

LOBBYISMUS IN DER VERKEHRSPOLITIK

Auswirkungen der Interessenvertretung auf
nationaler und europäischer Ebene vor dem
Hintergrund einer nachhaltigen
Verkehrsentwicklung

DISCUSSION PAPER

IVP-Discussion Paper 2/2015

Felix Nowack / Benjamin Sternkopf

Lobbyismus in der Verkehrspolitik

Auswirkungen der Interessenvertretung auf nationaler und europäischer Ebene vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung

Die IVP-Discussion Paper sind wissenschaftliche Arbeitspapiere mit einem vorläufigen Charakter und sollen den wissenschaftlichen Diskurs befördern. Stellungnahmen und Diskussionsbeiträge sind von den Autoren ausdrücklich erwünscht.

IVP-Discussion Papers are scientific working papers of a preliminary character aimed at promoting scientific discourse. Comments and contributions to the discussion are expressly desired by the authors.

Herausgeber:

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17–19, 10587 Berlin

Telefon: +49 (0)30/314-25145

Fax: +49 (0)30/314-27875

Homepage: <http://www.ivp.tu-berlin.de/>

Institut für Land- und Seeverkehr

Fakultät Verkehrs und Maschinensysteme

Technische Universität Berlin

ISSN 2197-6341

Zitierweise:

Nowack, Felix/Benjamin Sternkopf (2015): *Lobbyismus in der Verkehrspolitik*. IVP-Discussion Paper. Heft 2/2015. Berlin.

Zusammenfassung

Das vorliegende Discussion Paper untersucht das Phänomen Lobbying in der Verkehrspolitik anhand von zwei Fallbeispielen. Übergeordnetes Bewertungssystem ist dabei das Konzept der nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Diesem liegt eine gleichberichtigte Berücksichtigung von Effizienz-, Konsistenz- und Suffizienzstrategie zugrunde. Das erste Fallbeispiel analysiert auf nationaler Ebene die Lobbyingaktivitäten im Diskurs um die Elektroverkehrsstrategie der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE). Es zeigt sich, dass vornehmlich die Vertreter_innen der Autoindustrie Deutungshoheit über den Begriff „Elektromobilität“ erlangen konnten und so positive Assoziationen fast ausschließlich auf das Automobil übertragen wurden. Weiterhin wird der Diskurs durch Ansätze der Effizienzstrategie dominiert, wohingegen die Suffizienzstrategie kaum Beachtung erfährt. Das zweite Fallbeispiel untersucht den Lobbyeinfluss der auf europäischer Ebene geführten Kontroverse um CO₂-Grenzwerte für Pkw. Es wird deutlich, dass die Interessenvertretung der Automobilindustrie ein Gesetz zunächst verzögerte und anschließend in großen Teilen ihre Vorstellungen verwirklichen konnte. Auch im zweiten Beispiel überwiegt die Effizienzstrategie, sodass eine nachhaltige Verkehrsentwicklung nur schwer erkennbar ist.

Abstract

This Discussion Paper analyses the lobbying phenomenon in transportation policy by providing insights in two case studies. The overriding principle of the study is a sustainable development of transport which is ensured by an equality of the three sustainability strategies (efficiency, consistency and sufficiency). The first case study analyses the dispute on the electric car strategy of the German high level group “Nationale Plattform Elektromobilität”. It turns out that the lobby of the (car) industry gained sovereignty on the term of electric mobility. Hence positive connotations with the term are almost exclusively linked to cars. Furthermore the discourse is dominated by the efficiency strategy. The second case study examines the controversy of CO₂-standards for the European automobile industry. It illustrates how in an initial phase the automotive lobby could delay a legally binding standard. In the subsequent phase the lobby was able to essentially reshape the original objective of the EU regulation. In this analysis a sustainable development of transport hardly exists since also the second case study focuses on the efficiency strategy.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Das Nachhaltigkeitskonzept im Energie- und Verkehrssystem	8
2 Das Phänomen Lobbying	11
3 Der Diskurs um die Elektromobilität der NPE	15
3.1 Zielsetzungen der NPE	15
3.2 Zusammensetzung und Interessengruppen der NPE.....	17
3.3 Arbeitsweise & inhaltlicher Einfluss des Lobbyismus	19
3.4 Resümee	28
4 Autolobbyismus im Zuge der CO₂-Grenzwertsetzung für Personenkraftwagen	30
4.1 I. Phase – Freiwillige Emissionsreduzierung 1998–2007	30
4.2 II. Phase – Gesetzesausarbeitung zur CO ₂ -Reduzierung 2007–2009.....	33
4.3 III. Phase – Gesetzesanpassung 2009–2014.....	51
4.4 Resümee	54
5 Fazit	55
Literaturverzeichnis	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Durchschnittliche Emissionen	32
Abbildung 2: Verteilung der CO ₂ -Emissionen in Abhängigkeit von Nützlichkeitsparametern	38
Abbildung 3: Ausgangs- und Zielfunktion der CO ₂ -Reduzierung	40
Abbildung 4: Einfluss der Interessenvertretungen auf dem Weg zum Kommissionsvorschlag 2007 ...	43
Abbildung 5: Geforderte Lastenverteilung nach Hersteller	45
Abbildung 6: Einflusskanäle während der Vorschlagsänderung 2008	49
Abbildung 7: Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen der Neuwagen anhängig vom Phase-In Anteil	50

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht Arbeitsgruppen in der NPE	18
Tabelle 2: Interessengruppen in der NPE	19
Tabelle 3: Forderungen der Interessenvertreter_innen.....	38
Tabelle 4: Angabenverteilung.....	48

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ACEA	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club
ASTV	Ausschuss der ständigen Vertreter der Mitgliedsstaaten
BDI	Bundesverband der deutschen Industrie
BI	Bürgerinitiative
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BUND	Bund für Umwelt- und Naturschutz
CARS21	Competitive Automotive Regulatory System for the 21 st Century
CLEPA	European Association of Automotive Suppliers
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
DIHK	Deutscher Industrie- und Handelskammertag
EMF	European Metalworker's Federation
EWSA	Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
GGEMO	Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität
IEEP	Institute for European Environmental Policy
IG Metall	Industriegewerkschaft Metall
JAMA	Japan Automobile Manufacturers Association
KAMA	Korea Automobile Manufacturers Association
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NEFZ	Neuer europäischer Fahrzyklus

NGO	Non-Governmental-Organisation
NPE	Nationale Plattform Elektromobilität
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PA	Public Affairs
Pkw	Personenkraftwagen
SoVD	Sozialverband Deutschland
SRU	Sachverständigenrat für Umweltfragen
T&E	Transport and Environment
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VDA	Verband der Automobilindustrie
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
VdK	Sozialverband VdK Deutschland
VDW	Vereinigung deutscher Wissenschaftler
Vgl.	Vergleiche
VW	Volkswagen
Vzbv	Verbraucherzentrale Bundesverband
WWF	World Wide Fund for Nature

1 Das Nachhaltigkeitskonzept im Energie- und Verkehrssystem

Die beiden größten deutschen CO₂-Emittenten, der Energie- und der Verkehrssektor, zeigen im Vergleich anhand von Nachhaltigkeitsindikatoren eine divergente Entwicklung über die letzten Jahrzehnte auf. Während für den Energiesektor weitreichende politische Maßnahmen zur CO₂-(Gesamt-)Reduktion beschlossen und umgesetzt wurden, ist dies im Verkehrssektor nur begrenzt erkennbar. So zeigt sich mit Blick auf die CO₂-Einsparungen zwischen 1990 und 2012, dass die Energiewirtschaft eine Reduktion von ca. 14,5 % realisieren konnte. Demgegenüber steht eine CO₂-Einsparung des Verkehrssektors von ca. 5,5 % (vgl. UBA 2013). Das aus dem Kyoto-Protokoll abgeleitete Ziel einer CO₂-Reduktion von 21 % bis 2020 erscheint für den Verkehrssektor somit nur noch schwer erreichbar.

Eine Erklärung dieser konträren Entwicklung könnte in der unterschiedlichen Verbrauchsentwicklung des sektorspezifischen Angebots liegen. Als Beispiel lässt sich dabei der Vergleich zwischen abgefragter Personenverkehrsleistung und Bruttostromverbrauch anführen (Personenkilometer und Terrawattstunden). So nimmt die Verkehrsleistung des Personenverkehrs seit Kriegsende mit wenigen Ausnahmen konstant zu (vgl. Becker 2011: 78). Selbst auf dem Höhepunkt der letzten deutschen Wirtschaftskrise 2009 verzeichnete der Personenverkehr einen Anstieg von 0,5 %, während das BIP um 4,7 % abnahm (vgl. DeStatis 2012: 7). Ironischerweise ließe sich bezogen auf den Personenverkehr schlussfolgern, die von Verkehrsplanern geforderte *Entkopplung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum* (vgl. Schöller 2006: 27) sei bereits eingetreten, da auch während der Rezession ein Anstieg der Verkehrsleistung erkennbar ist.

Dabei weist der zu vergleichende, maßgebliche Indikator der Energiewirtschaft, der Bruttostromverbrauch, zunächst eine ähnliche Entwicklung auf. Fast ohne Ausnahme steigt dieser entsprechend des Wirtschaftswachstums seit den siebziger Jahren an (vgl. BDEW 2013a). Jedoch wurde das Maximum mit ca. 618 Terrawattstunden 2007 erreicht und ist seitdem rückläufig.¹ Bemerkenswert ist dabei, dass sich der 2008 andeutende Verbrauchsrückgang trotz Steigerung der Wirtschaftsleistung in den Jahren 2010 bis 2013 fortsetzt (vgl. BDEW 2013b: 20).

Weiterhin verdeutlicht der Vergleich von Energie- und Verkehrssektor die unterschiedliche Auslegung des Nachhaltigkeitskonzepts, bestehend aus Effizienz-, Konsistenz- und Suffizienzstrategie. Die Effizienzstrategie, welche den verringerten Einsatz endlicher Ressourcen für gleiche Produktionsmenge anstrebt, ist dabei die in der Nachhaltigkeitspolitik dominierende Strategie (vgl. Rammler 2014: 10). Als Beispiel lässt sich die Steigerung der Effizienz eines Verbrennungsmotors oder eines fossil gefeuerten Kraftwerks nennen. Somit kann auch erklärt werden, weshalb trotz Steigerung der Verkehrsleistung – wenn auch geringe – Abnahmen der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors seit 1990 auftreten. Damit Effizienzgewinne sich jedoch in ausreichendem Maße in CO₂-Minderungen widerspiegeln und nicht durch

¹ Die Stromverbrauchsentwicklung der Jahre 2009 und 2010 bleibt aufgrund extremer konjunktureller Schwankungen unberücksichtigt.

„Rebound-Effekte“² kompensiert werden, sollten Konsistenz- und Suffizienzstrategie gleichermaßen berücksichtigt werden.

Ziel der Konsistenzstrategie ist es, technologische Unabhängigkeit gegenüber nichterneuerbaren Ressourcen herzustellen. Die angestrebte Kreislaufwirtschaft kann in der Güterproduktion durch ein Recyclingsystem erreicht werden, während die Energieproduktion auf Erneuerbare Energien zurückgreift. Besonders in der Wahl des Energieträgers haben sich Energie- und Verkehrssektor in den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt. So konnte in der Stromerzeugung der Anteil erneuerbarer Energien auf zuletzt 25 % gesteigert werden (vgl. Bundesregierung 2014). Im Verkehrssektor kann beispielsweise auf elektrochemische Speicher zurückgegriffen werden, sofern die gespeicherte Energie durch regenerative Ressourcen erzeugt wird. Hierbei muss gewährleistet sein, dass in der Batterieherstellung möglichst wenig natürliche Ressourcen verbraucht werden bzw. die Batterien recyclebar sind. Stellen sich somit bereits aus Sicht des nachhaltigkeitsorientierten Wirtschaftens hohe Anforderungen an die Elektromobilität, bleiben darüber hinaus auch die Zulassungszahlen eher gering. So waren im Jahr 2013 gerade einmal 0,2 % aller neuzugelassenen Pkw in Deutschland Elektrofahrzeuge (vgl. KBA 2014).

Die Suffizienzstrategie zielt auf eine Änderung der Verhaltens- und Konsumstruktur des Menschen ab, sodass ressourcenschonende Güter gegenüber ressourcenintensiven Gütern vorgezogen werden. Im Verkehrs- und Energiebereich kann dies die Wahl eines ressourcenschonenden Verkehrsmittels oder Stromanbieters sein. Auch eine generelle Verbrauchssenkung des ressourcenintensiven Gutes kommt dabei infrage, weshalb die Suffizienzstrategie zum umstrittensten Element des Nachhaltigkeitskonzepts zählt. Jedoch stellt gerade der eingangs gezogene Vergleich zwischen steigender Verkehrsleistung und rückläufigem Stromverbrauch dar, dass die Suffizienzstrategie elementar für den Erfolg des Nachhaltigkeitskonzepts ist. Anders als im Verkehrsbereich, in dem Effizienzsteigerungen stets durch erhöhte Verkehrsleistungen und größere Autos nahezu kompensiert wurden, konnte der Stromverbrauch durch Effizienzsteigerung der technischen Geräte und gleichermaßen suffizientes Verhalten des Menschen gesenkt werden.

Wie sich am Beispiel zeigt, kann der Umbau zu einem nachhaltigen Verkehrssystem (*Verkehrswende*) nur auf Grundlage einer gleichberechtigten Anwendung der drei Nachhaltigkeitsstrategien erfolgen. Ferner müssen dabei, entsprechend der Anforderungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, die drei Dimensionen Ökologie, Ökonomie und Soziales in gleichem Maße berücksichtigt werden. Damit ist gemeint, dass das angestrebte Verkehrssystem ökologisch verträglich, ökonomisch effizient und sozial gerecht sein muss (vgl. Hopf/Vogt 2004: 22; Schöller 2006: 7). Das vorliegende Discussion Paper untersucht hierzu den Einfluss der Lobbyarbeit und -gruppen auf dem Weg zu einem nachhaltigen Verkehrssystem. Als Fallbeispiele dienen zum einen die in der Nationalen Plattform Elektromobilität geführte Debatte über die Forcierung und Ausgestaltung der Elektromobilität in Deutschland sowie die

² Gemeint ist damit die Kompensation von Kraftstoffeinsparungen (effizientere Antriebe) durch höhere Fahrleistungen und die Nutzung größerer, schwerer Fahrzeuge.

auf europäischer Ebene geführte Diskussion zur CO₂-Grenzwertsetzung für Pkw. Übergeordnetes Bewertungssystem ist dabei das hier skizzierte Konzept der nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

2 Das Phänomen Lobbying

Der nachfolgende Abschnitt bietet eine Einführung in das gesellschaftliche Phänomen des Lobbyismus und dient als Bezugspunkt zu beiden Fallbeispielen. Es ist zu beachten, dass die Debatte über die Entwicklung der Elektromobilität (NPE) auf Bundesebene geführt wird, währenddessen die Kontroverse über CO₂-Grenzwerte europäisch ausgerichtet ist. Thematisch verknüpft sind die Beispiele durch die Interessenvertretung der deutschen Automobilindustrie.

Begriffsklärung

Unter Lobbying wird die Einflussnahme auf Regierungen und politische Entscheidungsträger_innen durch Vertreter_innen gesellschaftlicher Interessen (Lobbyist_innen) verstanden (vgl. Kleinfeld/Willems/Zimmer 2007: 10). Übergeordnetes Ziel des Lobbyisten/der Lobbyistin ist dabei die Initiative, Verhinderung oder Beeinflussung von Gesetzesvorhaben. Während direkter Lobbyismus durch Austausch zwischen politischen Entscheider_innen und Lobbyist_innen gekennzeichnet ist, versucht indirekter Lobbyismus, über den Umweg von Öffentlichkeit, Medien und Forschung, Einfluss auf den bzw. die Adressat_in auszuüben.

In der Lobbyismusforschung ist umstritten, ob Interessenvertretung und Lobbying als synonym zu betrachten sind. So unterscheiden Leif und Speth (vgl. 2003: 14) zwischen herkömmlicher Interessenvertretung, wie beispielsweise einem Wirtschaftsverband, welcher mit Darstellungsdrang seiner Werte und Ideologien gegenüber der Öffentlichkeit ausgestattet ist und dem enger gefassten Begriff des Lobbying, welches sich um die Durchsetzung von Einzelinteressen bemüht und nicht über Werte und Ideologien verfügt. Diese Durchsetzung von Einzelinteressen ist nicht an die Öffentlichkeit gewandt und hat kurzfristigen Projektcharakter. Unterstützt wird diese Ansicht von Peter Köppl (vgl. 2003: 89).

Iris Wehrmann spricht sich hingegen für eine synonyme Verwendung der Begriffe aus, da sie unter Lobbying „sämtliche [...] Versuche von Vertretern [versteht], Politikergebnisse in ihrem Sinn zu verändern“ (Wehrmann 2007: 40). Lobbyismus beinhaltet damit – im Gegensatz zur Ansicht von Leif und Speth – unter anderem einen langfristigen Wissensaufbau des Lobbyisten/der Lobbyistin und das Kalkül, die Öffentlichkeit für die eigenen Ziele zu beeinflussen. Des Weiteren ist Wehrmann der Auffassung, dass Lobbying-Strategien langfristig angelegt sein müssen (vgl. ebd.: 47).

In den nachfolgenden Ausführungen schließen wir uns der Auffassung von Iris Wehrmann an und betrachten die Begriffe Interessenvertretung und Lobbying als synonym. Begründet wird dies durch die Einflussnahme von NGOs und Verbänden über die Öffentlichkeit, welche insbesondere im Fallbeispiel zur CO₂-Grenzwertsetzung auftrat. Gleichzeitig handelt es sich hierbei um einen mehr als zehnjährigen Prozess, sodass für die beteiligten Akteur_innen kein „kurzfristiger Projektcharakter“ vorliegt.

Politikwissenschaftliche Einordnung

Die Politikwissenschaft beschreibt die politische Entscheidungsfindung als einen mehrstufigen Prozess, der nach dem Policy-Zyklusmodell maximal sieben Phasen durchlaufen kann. Phase eins befasst sich mit der Konkretisierung des politischen Problems. In Phase zwei soll dieses Problem auf die politische Tagesordnung gerückt werden (Agenda-Setting), um daraus in der dritten Phase ein konkretes politisches Programm zu erarbeiten. Die vierte und fünfte Phase betreffen die Entscheidung in der politischen Angelegenheit und deren Realisierung. Nachfolgend liegen die Resultate der Politik vor (sechste Phase) und die politischen Maßnahmen können bei Erfordernis überarbeitet, fortgeführt oder eingestellt werden (siebte Phase).

Die für Lobbyist_innen besonders interessanten Phasen sind die ersten drei. Die Stufen eins und zwei dienen ihm/ihr dazu ein bestimmtes Anliegen überhaupt auf die politische Tagesordnung zu bringen und bei Bedarf in diesem Sinne auf Politiker_innen einzuwirken. In der Regel bleibt es aber bei einer beobachtenden Position des Interessenvertreters/der Interessensvertreterin.

Für gewöhnlich liegt der Fokus daher auf Stufe drei des Zyklusmodells, nämlich der politischen Konzeption (Politikformulierung), kann aber je nach Lobbying-Strategie variieren. Hauptziel ist dabei schon in der Entstehungsphase Einfluss auf die Referent_innenentwürfe von Gesetzesvorhaben zu nehmen. In der Praxis werden dafür einzelne Passagen oder auch gesamte Gesetzesentwürfe durch Lobbyist_innen verfasst und eingebracht (vgl. Leif/Speth 2006: 20 ff.).

Adressat_innen und Akteur_innen

Lobbying richtet sich an Regierungen, politische Entscheidungsträger_innen und Personen, die maßgeblich an politischen Entscheidungen beteiligt sind. Wichtig ist dabei, dass die Adressat_innen über die Entscheidungshoheit verfügen bzw. Einfluss auf entsprechende Entscheidungen haben. Zentrale Adressat_innen sind mit Blick auf die nachfolgenden Fallbeispiele: Die Bundesregierung, Landesregierungen, Bundes-/Landesministerien, die EU-Kommission und das Europaparlament. Weiterhin bilden auch Parlamentsfraktionen (einschließlich Oppositionsparteien) mit ihren Fachreferent_innen sowie Abgeordnete in bestimmten Fachausschüssen eine „Zielgruppe“ der Lobbyist_innen (vgl. ebd.: 12 ff.). Beschäftigte der Bundes- und Landesministerien gehören gemäß dem Policy-Zyklusmodell zu den relevantesten Rezipienten des Lobbyismus, da es frühzeitig in den politischen Entscheidungsprozess einzugreifen gilt (vgl. ebd.: 22).

Interessengruppen vertreten ihre Interessen gegenüber der Politik und bilden damit die Grundlage des Lobbyings. Im Wesentlichen wird dabei zwischen sogenannten „private interest groups“ und „public interest groups“ unterschieden (vgl. ebd.: 13). Unter dem Begriff private Interessengruppen versammeln sich unter anderem Wirtschafts- und Industrieverbände (z. B. BDI, VDA, VDW), Handelskammern (z. B.

DIHK), Gewerkschaften (z. B. DGB, IG Metall), Berufsvereinigungen (z. B. VDI) und Unternehmen. Zu den Vertreter_innen öffentlicher Interessen zählen Verbraucherschutzorganisationen (z. B. Verbraucherzentrale), Sozialverbände (z. B. SoVD, VdK) sowie Umwelt- und Naturschutzorganisationen (z. B. NABU, Greenpeace, Friends of Earth), die häufig auch als NGOs bezeichnet werden. In der politischen Praxis wird den Interessen der „private interest groups“, insbesondere aus Wirtschaft und Industrie, üblicherweise mehr Aufmerksamkeit beigemessen als den Anliegen der „public interest groups“ (vgl. ebd.: 13). Außerhalb der beiden großen Interessengruppen agieren jedoch auch Public-Affairs-Agenturen, Think Tanks, Anwaltskanzleien und sogenannte Politikberater_innen, die im Sinne ihrer Klient_innen als Lobbyist_innen tätig werden. Weiterhin gibt es Abgeordnete, die im Zuge ihrer Nebenbeschäftigung Politik in eigener Sache betreiben, sie stellen die parlamentsinternen Lobbyist_innen dar (vgl. ebd.: 22 ff.).

Gesellschaftliche Funktionen und Anforderungen an die Politik

In den heutigen pluralistischen Demokratien dient das Phänomen Lobbying weit mehr als nur der „klassischen“ Vertretung von Partikularinteressen. Ausgehend von einem pluralistischen Staatsverständnis kommt den Lobbygruppen die Funktion zu, zur „Repräsentation [der] gesellschaftlichen Vielfalt“ (Straßner 2006: 11) beizutragen.

In diesem Zusammenhang ist vor allem die Kommunikationsfunktion des Lobbying anzuführen. Interessenvertreter_innen bündeln die unterschiedlichen Anliegen ihrer Mitglieder und artikulieren diese gegenüber der staatlichen Politik und deren Institutionen, wie auch der Öffentlichkeit. In hochgradig komplexen politischen Fragestellungen verfügen Lobbygruppen im Idealfall zudem über sehr spezifisches Know-how, welches ein besseres (Sach-)Verständnis sowie eine angemessene Berücksichtigung seitens der „offiziellen“ Politik unterstützen kann (vgl. Straßner 2006: 10 ff.).

Interessengruppen, insbesondere solche, die sich nicht privaten Wirtschaftsinteressen verschrieben haben, sondern beispielsweise im Sozial- und Wohltätigkeitsbereich tätig sind, ermöglichen auch kleineren Gruppen und Einzelpersonen einen Grad an politischer Beteiligung, der über die Wahl einer parteipolitischen Zugehörigkeit hinausreicht. Ferner können durch Lobbyarbeit auch oppositionelle Gruppen ihre Positionen im demokratischen System – z. B. gegenüber der Regierung – vertreten und somit zu seiner Legitimität beitragen (vgl. ebd.).

Vor dem Hintergrund der hier aufgeführten Funktionen des Lobbying sollte es daher weniger als prekärer Einzelfall, denn mehr als legitimes Mittel der politischen Einflussnahme in modernen demokratischen Gesellschaften angesehen werden.

Innerhalb der dargestellten Ausprägungen von Lobbying scheint es evident, dass die beteiligten Akteur_innen über sehr unterschiedliche finanzielle und personelle Ressourcen verfügen können. So ist beispielsweise für einen großen Unternehmensverband mit vielen solventen Mitgliedern ein größeres Lobbying-Budget zu erwarten als für eine kleine NGO, die sich ausschließlich aus Spenden finanziert. In diesem Kräftefeld ist es die vordringliche Aufgabe der Politik, die

unterschiedlichen Interessengruppen, ungeachtet ihrer finanziellen Möglichkeiten, entsprechend ihrer gesellschaftlichen Bedeutung in die politischen Entscheidungsprozesse einzubinden, um so einen gesellschaftlich fairen und am Gemeinwohl orientierten Konsens herbeizuführen.

3 Der Diskurs um die Elektromobilität der NPE

Die Nationale Plattform Elektromobilität wurde am 3. Mai 2010 durch Bundeskanzlerin Angela Merkel ins Leben gerufen. Ihr Personal besteht aus Vertreter_innen von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Hochschulen, Arbeitnehmerverbänden sowie zivilgesellschaftlichen Organisationen. Die NPE dient der Bundesregierung als beratendes Expert_innengremium zur Realisierung der im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität (2009) definierten Ziele und des 2011 veröffentlichten Regierungsprogramms Elektromobilität. Dazu untersucht die Plattform die gegenwärtigen Entwicklungen auf dem Gebiet der Elektromobilität, entwickelt Maßnahmen und informiert die Bundesregierung in regelmäßigen Zeitabständen in Form von Berichten über ihre Arbeitsfortschritte. Darin spricht sie konkrete Handlungsempfehlungen an die Politik aus (vgl. BMU 2012, BMUB 2014a).

3.1 Zielsetzungen der NPE

Das Leitziel der Bundesregierung, welches durch die Arbeit der NPE realisiert werden soll ist Deutschland bis 2020 als Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu etablieren. Im Zuge dessen soll eine „kritische Masse“ von einer Million Elektrofahrzeugen auf die deutschen Straßen gebracht werden (vgl. Bundesregierung 2010). Das Leitziel beinhaltet darüber hinaus eine Vielzahl gesellschaftlicher Zielfelder, die im Rahmen des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität und der NPE verfolgt werden.

Diese übergeordneten gesellschaftlichen Zielsetzungen lassen sich unter den folgenden Begriffen zusammenfassen: Energie und Klima, Umwelt, Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft, Arbeitsplätze und berufliche Ausbildung. Nachfolgend werden diese Zielfelder genauer beleuchtet.

Energie und Klima

Die Umsetzung der Elektromobilität in Deutschland im Kontext der NPE soll die klima- und energiepolitischen Ziele der Bundesregierung zur Senkung des CO₂-Austoßes berücksichtigen und einen wesentlichen Anteil zu deren Verwirklichung beitragen (vgl. Bundesregierung 2009: 17). Dabei vorgesehen ist eine Reduzierung des CO₂-Austoßes um 40 % bis 2020 und um 80–95 % bis 2050, verglichen mit den Werten von 1990 (vgl. BMU 2013). Da in Deutschland etwa 80 % aller CO₂-Emissionen im Energiesektor erzeugt werden, wird eine substantielle Umgestaltung der derzeitigen Energieversorgung auf erneuerbare Energien als obligatorisch angesehen. Ihr Anteil an der Stromversorgung soll auf 25–30 % im Jahr 2020 steigen (vgl. BMVBS 2013a).

In diesem Kontext soll die Nutzung regenerativer Energien, zur Ladung von Elektrofahrzeugen dienen sowie dem Ausbau und der besseren Netzintegration Rechnung tragen. Die im Verkehrssektor dafür zusätzlich erforderliche Menge an

elektrischer Energie soll folglich aus regenerativen Energien und im speziellen von sog. schwankenden Energieerzeugern, wie z. B. Solarstrom- oder Windkraftanlagen, gewonnen werden. Die bessere Einbindung dieser Erzeuger wird gleichzeitig als Ansatz zur dauerhaften Anhebung der Versorgungssicherheit mit Strom angesehen. Durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien im Stromnetz (Smart Grid), in Kombination mit der intelligenten Einbindung von E-Fahrzeugen (mobile Energiespeicher), soll die Effizienz der deutschen Stromnetze erhöht werden (vgl. Bundesregierung 2009: 17).

Umwelt

Laut den Zielsetzungen der NPE soll die Elektromobilität auch einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz, hier in Abgrenzung zum Klimaschutz extra aufgeführt, leisten. E-Fahrzeuge sollen mit ihren spezifischen Eigenschaften zu einer sauberen sowie leiseren und damit umweltfreundlicheren Mobilität beitragen (vgl. NPE 2010: 12). E-Fahrzeuge können unabhängig von der Erzeugungsart ihres Ladestroms lokale Abgasemissionen (z. B. Feinstaub, CO_x, NO_x) vermeiden und sind im stadtverkehrstypischen Geschwindigkeitsbereich leiser als konventionelle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft

Die Zielvorgaben der NPE forcieren das industriepolitisch motivierte Vorhaben Deutschland bis 2020 als Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu etablieren (vgl. ebd.: 12). Die Realisierung der Elektromobilität soll die weltweit führende Position der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie festigen und in diesem neu entstehenden Markt fortentwickeln.

Die Batterie stellt das Element mit dem höchsten Wertschöpfungsanteil am E-Fahrzeug dar. Besonderer industrieller Fokus liegt daher auf der Erforschung und Herstellung von Zell- und Batteriesystemen. Die integrierte Batterieproduktion in Deutschland sei notwendig zur Sicherung der bestehenden Wertschöpfung durch internationale Wettbewerbsstärke. Im Bereich der Li-Ionen-Zellen für Hybrid-Fahrzeuge existieren bereits Angebote am Markt und es herrscht ein offener technologischer Wettbewerb vor. Die deutsche Batterie- und Chemieindustrie soll sich daher im noch nicht entschiedenen Wettbewerb um die sogenannten Hochenergiezellen (als Traktionsbatterien in rein elektrischen Fahrzeugen) international behaupten und Lieferketten über die gesamte Bandbreite der Batterieherstellung erschließen (vgl. NPE 2010: 22).

Im Zuge der Umsetzung der Elektromobilität sollen zudem neue Produkte und Dienstleistungen, die über die reinen Fahrzeuge hinausreichen, wirtschaftliche Wachstumspotentiale in weiteren Geschäftsfeldern zugänglich machen (vgl. Bundesregierung 2009: 18). Neue Geschäftsmodelle wie etwa das E-Carsharing und die Einbindung der E-Mobilität in intermodale Verkehrskonzepte sollen bei der Entstehung des Leitmarkts Anwendung finden (vgl. NPE 2010: 17).

Arbeitsplätze und berufliche Ausbildung

Die Etablierung Deutschlands als Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität soll zur langfristigen Sicherung der Beschäftigung und zusätzlichen Arbeitsplätzen in diesem neuen Markt führen. Damit sind im Besonderen die über fünf Millionen Beschäftigten in den Wertschöpfungsketten der deutschen Automobilproduktion gemeint (vgl. NPE 2010: 12 ff.). Bei Autoherstellern und in der Zulieferindustrie sollen zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. In ihrem zweiten Bericht (2011) prognostiziert die NPE ein Potential von 30.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen in diesen Branchen, bei Erreichung der Ziele für den Marktaufbau (vgl. NPE 2011: 31).

Die sich im Zuge der Elektromobilität verändernden Tätigkeitsfelder der Beschäftigten im Automobilsektor (Autoindustrie, Kfz-Werkstätten, Autohäuser) erfordern berufliche Aus- und Weiterbildungen entsprechend den neuen Anforderungen. Erforderlich ist daher die Entwicklung und Einbindung dieser auf die E-Mobilität angepassten Bildungsinhalte in die bestehenden Ausbildungsberufe sowie der beruflichen Fortbildung. Die betreffenden ingenieurwissenschaftlichen Studiengänge sollen zeitnah auf das System E-Mobilität abgestimmt werden. Darüber hinaus besteht in den Bereichen Batterieforschung, Leistungselektronik sowie Leichtbau ein besonderer Bedarf für Wissenserwerb und akademische Ausbildung. (vgl. NPE 2010: 31 ff.)

3.2 Zusammensetzung und Interessengruppen der NPE

In der Nationalen Plattform Elektromobilität versammeln sich Repräsentanten aus den Bereichen Politik und Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Hochschulen, sowie von Arbeitnehmerverbänden und zivilgesellschaftlichen Organisationen.

Struktur der NPE

Die grundlegende Organisationsstruktur der Plattform spiegelt sich in den Elementen Lenkungskreis und Arbeitsgruppen (AGs) wieder. Lenkungskreis und AGs untergliedern sich nach gleichem Prinzip ein weiteres Mal in Vorsitzende und Mitglieder. In der NPE existieren insgesamt sieben Arbeitsgruppen, wovon jeder ein spezifisches Thema der Elektromobilität zugeordnet ist, das sie bearbeitet. Dazu sind in Tabelle 2 die jeweiligen Fachthemen der einzelnen AGs dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht Arbeitsgruppen in der NPE

AG 1	Antriebstechnologie
AG 2	Batterietechnologie
AG 3	Ladeinfrastruktur und Netzintegration
AG 4	Normung, Standardisierung und Zertifizierung
AG 5	Materialien und Recycling
AG 6	Ausbildung und Qualifizierung
AG 7	Rahmenbedingungen

Quelle: Eigene Darstellung nach BMUB 2014c

Jede Arbeitsgruppe zählt durchschnittlich 21 Mitglieder. Darin enthalten sind alle „normalen“ Mitglieder sowie ein bis zwei Vorsitzende und zusätzlich in den AGs 1/2/4/6/7 ein bis zwei Stellvertreter_innen des Vorsitzes. Die Arbeitsgruppe 7 „Rahmenbedingungen“ stellt mit 26 Mitgliedern das personalstärkste Gremium, AG 6 „Ausbildung und Qualifizierung“ mit 15 Teilnehmer_innen wiederum das kleinste Gremium innerhalb der NPE (vgl. BMUB 2014c: 1 ff.).

Die insgesamt zwölf Vorsitzenden aller sieben AGs vertreten die Arbeitsgruppen im Lenkungskreis und gehören ihm an. Dieser besteht in Summe aus 19 „normalen Mitgliedern“ – dessen personellen Kern die AG-Leiter_innen mit einem Anteil von etwa 60 % bilden – und drei Vorsitzenden. Prof. Kagermann firmiert dabei als Vorsitz der Industrie, Rainer Bomba und Stefan Kapferer bilden den Vorsitz der Bundesregierung (vgl. BMUB 2014b).

Akteur_innen und Interessengruppen

Die rund 170 Mitglieder der Plattform mit ihren unterschiedlichen Zielsetzungen, fachlichen Schwerpunkten und den sich daraus ergebenden Interessengruppen bilden eine zentrale Komponente bei der Betrachtung und Untersuchung des gesellschaftlichen Phänomens Lobbying innerhalb der NPE.

Mit Hilfe der veröffentlichten Mitgliederlisten von Lenkungskreis und Arbeitsgruppen (vgl. BMUB 2014b; BMUB 2014c) lässt sich ein Einblick in die Vielfalt der beteiligten Sektoren gewinnen. Auf dieser Grundlage fasst die folgende Tabelle die wesentlichen identifizierten Interessengruppen in der NPE zusammen:

Tabelle 2: Interessengruppen in der NPE

Batterie- und Chemieindustrie	Fahrzeug- und Zulieferindustrie, Fahrzeuggewerbe	Wissenschaft und Hochschulen
Elektroindustrie und IT-Branche	Gewerkschaften	Akteur_innen der Zivilgesellschaft
Energiewirtschaft	Politik, Behörden, Verwaltung	Sonstige

Quelle: Eigene Darstellung

Den einzelnen Gruppen werden jeweils die direkten Vertreter_innen ihrer Branche sowie auch deren angeschlossene Lobbyorganisationen zugeordnet. Ein kurzes Beispiel zur Verdeutlichung: In der Lobby der Elektroindustrie/IT-Branche ist u. A. die Siemens AG wie auch der Verband der Elektrotechnik, Elektronik, Informationstechnik e. V. vertreten. NPE-Mitglieder, die sich im Kontext der Elektromobilität nicht eindeutig einer bestimmten Interessengruppe zuordnen lassen, werden der Gruppe „Sonstige“ zugerechnet.

3.3 Arbeitsweise & inhaltlicher Einfluss des Lobbyismus

Zur Untersuchung des Phänomens Lobbying im Kontext der NPE wurden insgesamt fünf Experteninterviews mit Mitgliedern der Plattform geführt. Die interviewten Experten gehören den Lobbygruppen *Politik/Verwaltung/Behörden*, *zivilgesellschaftliche Akteur_innen* sowie *Wissenschaft/Hochschulen* an.

In den Interviews wurden die Punkte Arbeitsweise und Arbeitsergebnisse der NPE (inhaltlicher Einfluss des Lobbyings) fokussiert. Grundlage aller Gespräche war ein 16 Interviewfragen umfassender Leitfaden, der entsprechend den beiden Schwerpunkten in einen Verfahrensteil und in einen inhaltlichen Fragenteil untergliedert ist. Die Auswertung der Experteninterviews erfolgte nach Meuser und Nagel (2009: 35–60).

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der Interviews ausführlich besprochen. Anzumerken ist hierbei, dass im Rahmen des Fallbeispiels nicht alle Fragen und Ergebnisse, sondern nur die wichtigsten dargestellt werden. Die Einteilung und Reihenfolge der Fragen entspricht dabei der des Leitfadens. Die befragten NPE-Mitglieder werden aus Gründen der Anonymisierung entweder als *Experten* oder *Interviewpartner* mit den römischen Ziffern I bis VI bezeichnet.

3.3.1 Arbeitsweise der NPE

Der Verfahrensteil aller Interviews wurde mit der Frage *„Wie sind Sie Mitglied geworden?“* eröffnet.

Der **Experte I** berichtet dazu, dass er von Bundeskanzlerin Angela Merkel in die NPE berufen wurde. Die Mitglieder der Plattform sind von der Kanzlerin ernannt worden (Nowack 2014: Interview 1). **Experte II** erläutert zu dieser ersten Frage, dass er im Zuge personeller Veränderungen bei seinem Arbeitgeber zu der AG-Mitgliedschaft gelangte. Diese ist von seinem Vorgänger auf ihn übergegangen. Sein Kollege (**Experte III**), welcher unterstützend am Interview teilnahm und ebenfalls in die Arbeit der NPE involviert ist, fügt hinzu, dass seine Organisation, wie alle anderen in der NPE teilnehmenden Verbände, außerhalb des engeren Kreises von Industrievertretern, über die Bundesregierung eingeladen wurden (Nowack 2014: Interview 2). **Experte IV** antwortet dahingehend, dass er als damaliges Mitglied des wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, in erster Linie auf dessen Anregung in die NPE berufen wurde (Nowack 2014: Interview 3). Im Zuge personeller Veränderungen gelangte auch der befragte **Experte V** zur Mitgliedschaft in der NPE. Er erklärt, dass er mit Antritt der Verkehrsreferentenstelle in seiner Organisation gebeten wurde, diese Personalie fortzusetzen (Nowack 2014: Interview 4).

Dem **Experten VI** ist nicht näher bekannt, wie seine Organisation zu ihrer Mitgliedschaft gelangte. Er verweist darauf, dass die Bundesregierung bzw. Bundesministerien in einem nicht-transparenten Verfahren bestimmt haben, welche Unternehmen und welche gesellschaftlichen Akteur_innen in der Plattform benötigt werden. Die gesonderte Nachfrage, ob man von Seiten der Bundesministerien an seine Organisation herangetreten ist, bejaht er (Nowack 2014: Interview 5).

Interpretation:

Insgesamt ergibt sich anhand der Expertenaussagen ein relativ homogenes Antwortspektrum. Es lässt sich festhalten, dass die Mitglieder der NPE über die Bundesregierung bzw. die beteiligten Bundesministerien ernannt wurden. Die methodischen Grundlagen der Mitgliederernennung sind ebenso wenig transparent, wie der Einfluss persönlicher Beziehungen der designierten NPE-Mitglieder zu den entsprechenden Ressorts der Bundespolitik.

Wie sind Aufgaben der AGx definiert worden? Und von wem sind sie definiert worden?

Die Aufgaben der AG7 wurden anhand ihrer Bezeichnung „Rahmenbedingungen“ innerhalb der Arbeitsgruppe selbst definiert (Nowack 2014: Interview 1).

Dafür hat es zunächst eine globale Arbeitsbeschreibung gegeben, die vom Lenkungskreis im Gegenstromprinzip mit Beteiligung der AGs festgelegt worden ist (Nowack 2014: Interview 3). Während der ersten Phase der NPE hat zudem eine sogenannte Redaktionsgruppe gemeinsam mit der GGEMO die Aufgaben der AGs

informell vorsortiert und sich mit den jeweiligen AG-Leiter_innen verständigt (Nowack 2014: Interview 1).

Der **Experte IV** verdeutlicht, dass es Aufgabe der AG7 ist, die AG-übergreifenden Themen zu bearbeiten und außerdem die Rahmenbedingungen der Elektromobilität zu erörtern (Nowack 2014: Interview 3).

Experte III führt aus, dass die Aufgaben der AG3 (Ladeinfrastruktur und Aufbau der Ladeinfrastruktur) in der Gruppe diskutiert und in einem entsprechenden Arbeitsprozess erfasst wurden. Industrie, Wissenschaft sowie Energieversorger haben dabei die inhaltlichen Schwerpunkte in den Diskussionen gesetzt (Nowack: Interview 2).

Interpretation:

Zur zweiten Fragestellung ergibt sich ebenfalls ein eindeutiges Antwortmuster unter den befragten Experten: Die Aufgaben der AGs sind in einem informalen Verfahren innerhalb der Gruppen und in gegenseitigem Austausch mit dem Lenkungskreis definiert worden. Unter dem Gesichtspunkt des Lobbyismus ist dieses informelle Vorgehen zur Festlegung inhaltlicher Schwerpunkte der AG-Arbeit als kritisch zu bewerten. Trotz Beteiligung der AG-Mitglieder kann, insbesondere in Bezug auf die prozentuale Verteilung der Interessengruppen in der NPE, nicht sichergestellt werden, dass kleinere Akteur_innengruppen ihre Anliegen adäquat in die Konsensfindung einbringen können. Größere Interessengruppen sind auf diese Weise schon aufgrund ihrer zahlenmäßigen Präsenz in der Lage, die inhaltlichen Leitlinien der Arbeit zu bestimmen (Nowack 2014: Interview 2).

Wie sind die Leiter/Vorsitzenden der AGx gewählt worden?

Die Vorsitzenden der AG7 sind nicht gewählt, sondern durch die Kanzlerin bestimmt worden (Nowack 2014: Interview 1). **Experte IV** erklärt dazu, dass der Lenkungskreis die Vorsitzenden ernannt hat. Der **Experte VI** berichtet ebenfalls, dass er den Eindruck hatte, dass die AG-Leiter ohne ein Wahlverfahren durch den Lenkungskreis vorgegeben wurden.

Interpretation:

Die Auswahl der AG-Leiter_innen erfolgte somit, gleichsam wie die Ernennung der „normalen“ Mitglieder in einem intransparenten Prozess, durch den Lenkungskreis. Für Außenstehende ist somit nicht ersichtlich, welche Gründe bzw. Begleitumstände zur Ernennung der jeweiligen AG-Wortführer führten. Dieser Sachverhalt ist in Analogie zur ersten Interviewfrage (AG-Mitgliedschaft der Interviewpartner) zu bewerten.

Gibt es bestimmte „Spielregeln“ für die Arbeit in der NPE bzw. den AGs?

Die NPE verfügt über keine Geschäftsordnung und die Arbeit ist unterschiedlich geregelt, wie **Experte I** schildert (Nowack 2014: Interview 1). Folglich gab es keine

klaren „Spielregeln“ für die Arbeit, dennoch kam ein informelles Konsensprinzip zur Anwendung (Nowack 2014: Interview 5).

Ebenso mussten keine Geheimhaltungserklärungen unterzeichnet werden (vgl. Interview 1, 2, 4, 5), jedoch existiert eine Vereinbarung im Umgang mit den Medien. Diese sieht vor, dass Publikationen der Plattform vorher gemeinschaftlich abgestimmt werden (Nowack 2014: Interview 1) und dass Arbeitsergebnisse nicht an die Medien weiterzugegeben sind, bevor diese durch die NPE offiziell veröffentlicht wurden (Nowack 2014: Interview 5).

Experte IV plädiert im Sinne einer vertrauensvollen Zusammenarbeit für Regeln im Umgang mit den Medien (Nowack 2014: Interview 3). Bestimmte Gepflogenheiten in Verbindung mit Medien sind dennoch selbstverständlich für die Arbeit in politischen Gremien (Nowack 2014: Interview 4).

Die Pressearbeit der Plattform erfolgt über den Lenkungskreis bzw. den Leiter der NPE oder über die involvierten Bundesministerien (Nowack 2014: Interview 3).

In AG 7 wird in einer flexiblen und offenen Vorgehensweise zusammengearbeitet (vgl. Nowack 2014: Interview 3). Die Tagesordnung der AG7 wird dabei von den AG-Leitern vorgeschlagen und anschließend gemeinschaftlich in der Gruppe abgestimmt (Nowack 2014: Interview 1). Bereits im Vorfeld findet ein Austausch über anstehende Aufgaben statt (Nowack 2014: Interview 3). Gleichermaßen wird in Arbeitsgruppe 3 die Tagesordnung durch die AG-Vorsitzenden festgelegt (Nowack 2014: Interview 5) bzw. deren Inhalt verantwortet. Die einzelnen Tagesordnungspunkte werden dabei durch Mitglieder der AG vorbereitet (Nowack 2014: Interview 2).

Interpretation:

Die Aussagen der Interviewpartner zeigen übereinstimmend, dass es weder besondere „Spielregeln“ noch eine verbindliche Geschäftsordnung für die Arbeit in der Plattform gibt. Dieser Informalismus begünstigt wiederum die Interessenvertretung in ihrer prinzipiell intransparenten und „geräuschlosen“ Vorgehensweise über persönliche Informationskanäle. Die Tagesordnung wird durch die AG-Leiter_innen vorgelegt, aber mit den AG-Mitgliedern inhaltlich abgestimmt. Im Bereich der Medienarbeit existiert eine nicht-förmliche Übereinkunft der Mitglieder zur Herausgabe von Interna und Informationen, jedoch keine verpflichtende Geheimhaltungserklärung. Die Kommunikation mit Medien und Öffentlichkeit ist dahingehend eingeschränkt, dass die Plattform keine Einzelmeinungen beispielsweise im Sinne kritischer Standpunkte einzelner Mitglieder gegenüber der Mehrheit veröffentlicht.

Wie wurde AG-intern bei der Berichtsformulierung vorgegangen?

In AG 7 wurden die betreffenden Schwerpunkte des Berichts zunächst diskutiert und anschließend durch eine sogenannte Redaktionsgruppe verschriftet. Danach erfolgte wiederum eine Rückkoppelung mit der AG (Nowack 2014: Interview 1). Alle AG-Mitglieder hatten die Möglichkeit sich an der Berichtsformulierung zu beteiligen. Nach

Einschätzung des **Experten IV** gab es keine Dominanz bestimmter Akteur_innengruppen im Feld der Beteiligten (Nowack 2014: Interview 3).

Die besagte Redaktionsgruppe hat sich informell aus ein bis zwei Mitgliedern je AG konstituiert und war an der Erstellung der ersten zwei NPE-Berichte beteiligt (Nowack 2014: Interview 1). Sie hat die Berichtsteile in erster Linie formal überarbeitet, an einigen Stellen aber auch inhaltliche Vorschläge in die AG eingebracht, welche dann wieder in einem Gegenstromprinzip abgestimmt wurden (Nowack 2014: Interview 3).

Im Zuge der Berichtserstellung wurden in der AG3 Stichpunkte bzw. Textteile formuliert und im Anschluss diskutiert, wie **Experte VI** verdeutlicht. Dieser Prozess lief unorganisiert ab und es war nicht ersichtlich, wie die Beteiligten in die Position kamen Textpassagen zu verfassen. Das konkrete Niederschreiben der Berichtsinhalte wurde hier ebenfalls von der Redaktionsgruppe übernommen (Nowack 2014: Interview 5). Die redaktionelle Koordinierung der Berichtserstellung (alle drei bisherigen Berichte) in AG3 erfolgte durch ein Mitglied aus der Interessengruppe Energiewirtschaft (Nowack 2014: Interview 2). In der ersten Phase der NPE hat zudem der Co-Vorsitzende der AG3 (Siemens AG) stark zur Berichtserstellung beigetragen, so der **Experte VI** (Nowack 2014: Interview 5).

Insgesamt hatten alle Mitglieder der AG3 die Möglichkeit sich an der Berichtsformulierung zu beteiligen, dennoch haben dies nicht alle wahrgenommen (Nowack 2014: Interview 5). **Experte II** fügt hinzu, dass seiner Ansicht nach, auch AG-Mitglieder mit stark konträren Meinungen nicht vom Diskurs ausgeschlossen wurden (Nowack 2014: Interview 2).

Zur Frage der Berichtserstellung bieten sich vielfältige Antworten. Die Mehrheit der Interviewpartner gibt an, dass alle AG-Mitglieder eine Beteiligungsmöglichkeit bei der Berichtsformulierung hatten und die Niederschrift wiederum durch eine gesonderte Redaktionsgruppe erfolgte.

Interpretation:

Das personell unorganisierte Vorgehen bei der Berichtsformulierung in AG 3 „Ladeinfrastruktur und Netzintegration“, lässt sich im Zuge derartiger Prozesse als zumindest Lobbying-begünstigend werten.

Als ein weiteres prägnantes Detail in diesem Zusammenhang erscheint die Information, dass die redaktionelle Koordinierung der Berichtserstellung und die Berichtserstellung in AG 3 in besonderem Maße durch Vertreter_innen aus dem Bereich Industrie und Privatwirtschaft sowie den Lobbys Energiewirtschaft und Elektroindustrie mitgewirkt haben.

Wurde ein Minderheitenvotum in der Plattform diskutiert?

Wie der **Experte I** erläutert, wurde mehrfach beabsichtigt, ein Minderheitenvotum in der NPE einzuführen. Er verweist darauf, dass dies in Form der Minderheitenmeinungen in den Anhängen der ersten beiden Berichte geschehen ist (Nowack 2014: Interview 1).

Die **Interviewpartner II und III** äußern gemeinsam, dass ihnen nicht bekannt ist, dass ein Minderheitenvotum in der NPE diskutiert wurde (Nowack 2014: Interview 2). Gleichmaßen ist auch dem **Experten IV** kein Minderheitenvotum geläufig. Im Verlauf der NPE hat es eine Diskussion zu diesem Gegenstand gegeben, die jedoch ohne Minderheitenvotum zu einer Einigung führte (Nowack 2014: Interview 3).

Der **Experte VI** verweist zu dieser Frage erneut auf ein informelles Konsensprinzip zur Meinungsfindung in der Plattform. In einer Angelegenheit hat indessen ein Minderheitenvotum der beteiligten Umweltverbände und des „Bundesverbandes Solare Mobilität“ zumindest Einzug in den Bericht erhalten (Nowack 2014: Interview 5).

Interpretation:

Ein echtes Minderheitenvotum für kleine Interessengruppen hat somit nicht Einzug in die Arbeit der NPE erhalten. In Abstimmungsfragen unterliegt damit die inhaltliche Positionierung kleiner Gruppen weiterhin der deutlichen Dominanz großer Lobbys in der NPE, wie z. B. aus dem industriellen Sektor.

Wie ist das Verhältnis zwischen Lenkungskreis und den AGs ausgeprägt?

Gemeinsam mit den AG-Leitern, welche gleichzeitig Mitglieder des Lenkungskreises sind, wurden vorwiegend Aufgaben abgestimmt, Tagungen organisiert sowie Standpunkte und Rahmenstrukturen der Arbeit festgelegt (Nowack 2014: Interview 1). Es gibt einen engen Kontakt zwischen den AG-Vorsitzenden und dem Lenkungskreis, jedoch nicht zwischen „normalen“ AG-Mitgliedern und Lenkungskreis (Nowack 2014: Interview 3).

Experte I verweist darauf, dass der Lenkungskreis aufgrund seiner heterogenen personellen Konsistenz nicht sehr inhaltsspezifisch ist, sondern eher in grundlegenden Fragen der NPE aktiv ist (Nowack 2014: Interview 1).

Experte II äußert, dass er persönlich wenig Kontakt mit dem Lenkungskreis hatte. Sein Kollege (Experte III) ergänzt entsprechend, dass es zwischen Lenkungskreis und AGs insofern eine Rückkoppelung gibt, dass dieser seine Lenkungsfunktion wahrnimmt. Dabei treten jedoch keine permanenten Spannungen zwischen AG und Lenkungskreis infolge von Interessenunterschieden auf. Innerhalb der AG3 wurde zudem über die inhaltlichen Diskussionen im Lenkungskreis berichtet, so der **Experte III** (Nowack 2014: Interview 2).

Anhand eines Beispiels (Finanzierungslücke bei Ladeinfrastruktur) aus AG3 erläutert **Experte VI**, dass seitens des Lenkungskreises in diesem Fall erheblicher Druck auf die AG ausgeübt wurde, die Kostenaufstellung zur Ladeinfrastruktur zu überarbeiten. Dies war jedoch nur in sehr geringem Umfang möglich, aufgrund von vorgegebenen Marktzahlen (zum Umfang der Ladeinfrastruktur) der Autoindustrie, welche nicht nachgeprüft werden konnten (Nowack 2014: Interview 5).

Interpretation:

Das Verhältnis zwischen Lenkungskreis und AGs drückt sich in einer grundlegenden inhaltlichen und organisatorischen Zusammenarbeit aus. Diese erfolgt in erster Linie durch einen engen Austausch mit den AG-Leiter_innen. Am Beispiel des **Experten VI** wird jedoch auch ersichtlich, dass der Lenkungskreis nicht nur steuernd agiert, sondern auch deutlichen Einfluss auf die konkrete inhaltliche Arbeit der AGs nimmt. Die Verwendung der von der Automobilindustrie generierten Marktzahlen zur Ladeinfrastruktur bildet ein deutliches Indiz für die wirksame Interessenvertretung dieser größten Lobby in der NPE.

Wo und wie fand ein Austausch zwischen den AGs statt? Durch wen ist dieser erfolgt?

Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Arbeitsgruppen fand über die Redaktionsgruppe/Systemgruppe im Lenkungskreis statt, welche die Arbeitsergebnisse der einzelnen Gruppen noch einmal insgesamt diskutiert hat (Nowack 2014: Interviews 1, 3). Zudem wurde auch ein informeller Austausch wiederholt betrieben, so **der Experte I** (Nowack 2014: Interview 1). Eine direkte Verbindung zwischen den AGs hat es durch einige Mitglieder gegeben, die wiederum in mehreren AGs zugegen waren (Nowack 2014: Interview 3).

AG7 und AG3 haben eine intensive Zusammenarbeit zum Thema Ladeinfrastruktur gepflegt und tun dies auch weiterhin (Nowack 2014: Interviews 1, 3).

Wie der **Experte VI** schildert, war in der NPE ein Austausch zwischen den AGs offiziell nicht vorgesehen, dementsprechend existiert dafür auch kein personelles Mandat in AG3. Die Kommunikation sollte vielmehr über den Vorsitz laufen. Die Umwelt- und Verbraucherverbände haben sich jedoch selbstorganisiert außerhalb der Plattform zusammengefunden und abgestimmt (Nowack 2014: Interview 5). Beim Erstellen des Fortschrittberichts (2. Bericht) fand ein Austausch im Hinblick auf den Berichtsteil der AG3 und den Gesamtbericht statt (Nowack 2014: Interview 2).

Interpretation:

Die interne Kommunikation der NPE verdeutlicht den informalen Charakter der Arbeitsvorgänge dieses politischen Gremiums noch einmal. Eine fehlende offizielle Austauschmöglichkeit für Mitglieder der unterschiedlichen AGs behindert die erforderliche interdisziplinäre Arbeit am „Zukunftsprojekt“ Elektromobilität. Ein regelmäßiger Dialog wird lediglich durch die vormals erwähnte Redaktionsgruppe, welche sich zudem auch informell konstituiert hat, im Lenkungskreis betrieben. Dieser intransparente Informationsaustausch durch einen relativ kleinen Personenkreis leistet dem Lobbyismus (und damit der Durchsetzung von Partikularinteressen) ebenfalls Vorschub.

3.3.2 Arbeitsergebnisse der NPE

Wurde die Berechnung der TCO-Lücke von allen Beteiligten bestätigt?

Die Berechnungen zur TCO-Lücke³ wurde nicht von allen Mitgliedern bestätigt, wie der **Experte I** verdeutlicht. An der ersten Berechnung, welche seitens der Fahrzeugindustrie erstellt wurde, bestanden Zweifel hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit der zugrundeliegenden Daten. Die zweite TCO-Berechnung, durchgeführt vom Fraunhofer-Institut, wurde ebenso strittig aufgenommen (Nowack 2014: Interview 1). Grundlegend gegensätzlich äußert sich **Experte IV**: In der ersten Phase der NPE hat es erste Berechnungen zur TCO-Lücke gegeben, die zumindest als Schätzungen von allen bekräftigt wurden. In den betreffenden Diskussionen wurde die generelle Tendenz der Ergebnisse nicht angezweifelt (Nowack 2014: Interview 3).

In AG 3 wurde das Berechnungsmodell durch den Vorsitz vorgelegt und als Arbeitsgrundlage verwendet. Die Herkunft des Modells war unterdessen nicht ersichtlich (vgl. Nowack 2014: Interview 5). **Experte V** erachtet die Kalkulation als einen Kompromiss, dem er nicht zugestimmt hat (Nowack 2014: Interview 4). Die **Experten II und III** erklären, dass sie zwar den Berichten zugestimmt haben, damit aber nicht automatisch die TCO-Berechnung bekräftigen (Nowack 2014: Interview 2).

Interpretation:

Es wird deutlich, dass das Berechnungsmodell und dessen zugrundeliegende Kriterien in einem intransparenten Prozess entstanden sind. Eine Mitwirkung bzw. Zustimmung aller NPE-Mitglieder ist nicht gegeben. Insbesondere die erste TCO-Kalkulation, welche der beteiligten Fahrzeugindustrie entstammt und dem E-Auto deutliche Kostennachteile bescheinigt (vgl. NPE 2011, S. 43 ff.), bildet einen weiteren Anhaltspunkt für eine ergebnisreiche Interessenpolitik dieser Lobbygruppe innerhalb der Plattform.

Wie hat man sich innerhalb des Gremiums auf die finanziellen Anreizmaßnahmen zur Marktstimulation geeinigt?

Insgesamt hat es eine große Übereinstimmung darin gegeben, dass Kaufprämien nicht in den Maßnahmenkatalog aufgenommen werden sollen. Auch die deutsche Fahrzeugindustrie votierte aufgrund fehlender Eigenentwicklungen (Elektroautos) gegen eine solche Maßnahme. Gleichermäßen war man sich aber auch darin einig, dass ein Katalog von vordringlichen Anreizmaßnahmen anzufertigen ist (Nowack 2014: Interview 1).

Zu dem strittigen Thema finanzielle Anreizmaßnahmen hat es im Gremium keine eindeutige Haltung gegeben (Nowack 2014: Interview 3). **Interviewpartner VI** kritisiert, dass in dieser Angelegenheit keine Einigung stattgefunden hat und man

³ Der Begriff TCO-Lücke (Total Cost of Ownership) bezieht sich auf die Differenz in den Gesamtnutzungskosten zwischen einem konventionellen Pkw mit Verbrennungsmotor und einem vergleichbaren Pkw mit Elektroantrieb. Elektrofahrzeuge weisen in der Regel derzeit noch ungleich höhere Gesamtnutzungskosten auf.

entgegen dem ausdrücklichen Urteil seiner Organisation ebensolche Maßnahmen in den Katalog gelangt sind (Nowack 2014: Interview 5).

Interpretation:

Trotz eines fehlenden Konsens' innerhalb der Plattform zu finanziellen Anreizmaßnahmen haben diese letztlich Einzug in den zweiten Bericht der NPE erhalten. Jener Umstand lässt wiederum vermuten, dass sich die industrieseitigen Akteur_innen hier gegenüber den anderen vertretenen Lobbys durchgesetzt haben, da diese am offensichtlichsten von derartigen Maßnahmen profitieren würden (NPE 2011: 45 ff.).

Wie wurden die nicht-monetären (Anreiz-)Maßnahmen diskutiert?

Nichtmonetäre Anreize für E-Fahrzeuge wurden in der Diskussion als erforderlich angesehen, aber dennoch sehr strittig behandelt (Nowack 2014: Interview 3). Eine tendenziell große Übereinstimmung hat es dabei für kostenfreies Parken in Städten gegeben (Nowack 2014: Interview 1). Der **Experte III** erachtet derlei Nutzungsvorteile für E-Fahrzeuge, aus Sicht der kommunalen Verkehrspolitik, als allenfalls kurzfristig sinnvoll zur Förderung der Elektromobilität. Es gilt den Verkehrsfluss insgesamt aufrechtzuerhalten und nicht bestimmte Verkehrsmittel zu fördern (Nowack 2014: Interview 2).

In AG 3 wurden weder monetäre noch nicht-monetäre Maßnahmen diskutiert, die sich dadurch in politisch relevanten Fragen zu einer Art „Nebenkriegsschauplatz“ entwickelt hat, konstatiert **Experte VI** zur Frage. Mit politischen Fragestellungen war vornehmlich AG 7 „Rahmenbedingungen“ befasst (Nowack 2014: Interview 5).

Wurden neue/intermodale Verkehrskonzepte im Plenum diskutiert, wenn ja wie?

Neue bzw. intermodale Verkehrskonzepte wurden in der Plattform nicht erörtert (Nowack 2014: Interviews 4 & 5). **Experte I** widerspricht dem zumindest teilweise: Nach anfänglicher Fokussierung auf rein fahrzeugseitige Konzepte wurde das E-Fahrzeug, im Sinne eines systemischen Ansatzes, als Bestandteil von intermodalen Verkehrskonzepten diskutiert (Nowack 2014: Interview 1). **Experte III** verdeutlicht, dass private Autos, trotz zahlreicher Plädoyers für eine breitere Definition des Begriffs E-Mobilität, den Kern des Diskurses bildeten (Nowack 2014: Interview 3).

E-Zweiräder, E-Nutzfahrzeuge sowie E-Busse waren zwar in der Diskussion vertreten, wurden aber nicht vertiefend behandelt (Nowack 2014: Interview 1). Die Debatte über andere Fahrzeugarten im Bereich der E-Mobilität wurde nicht durch NPE-Mitglieder aus dem Wirtschafts- bzw. Industriesektor losgetreten, sondern z. B. durch die Organisation der Interviewpartner II und III (aus Interessengruppe „Politik, Behörden, Verwaltung“). Diese hat die E-Mobilität schwerpunktmäßig im Zuge der Förderung von intermodalem Verkehr in Gemeinden und Städten betrachtet (Nowack 2014: Interview 2).

Interpretation:

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der emobility-Diskurs der NPE zwar intermodale Verkehrskonzepte tangiert hat, diese jedoch eher als „Randnotiz“ zu werten sind. Durch die überwiegende Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr bleibt der NPE-Ansatz hinter den Zielen des integrierten Planungsansatzes, im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, zurück. Eine qualitative bzw. modale Veränderung im Verkehrsablauf wird durch eine reine Elektrifizierung des MIV nämlich nicht erreicht, sondern steigert lediglich dessen Energieeffizienz.

3.4 Resümee

Die Arbeitspraxis der Nationalen Plattform Elektromobilität leistet den klassischen Begebenheiten des Lobbyings (im negativen Sinne) Vorschub. So wurden z. B. die AG-Leiter_innen, wie auch die befragten Experten in einem für Außenstehende nicht transparenten Verfahren zu Mitgliedern der Plattform ernannt. Das fehlende Minderheitenvotum erleichtert speziell den zahlenmäßig großen Lobbygruppen der Plattform die Durchsetzung ihrer Interessen. Weiterhin wurden die Aufgaben (Arbeitsinhalte) der Fachgruppen informell festgelegt, entsprechende Regeln zur Arbeitsweise fehlen der NPE gänzlich. Die Berichtsformulierung lief gleichermaßen unstrukturiert ab. Hierzu sei auf das Policy-Zyklusmodell und deren, für das Lobbying wichtige, dritte Stufe der Politikformulierung hingewiesen. Wenngleich die NPE keine Gesetzesentwürfe formuliert, so nimmt sie mit ihren Berichten dabei doch nennenswert inhaltlichen Einfluss auf die beteiligten Politikressorts der Bundesregierung.

Ihr Arbeitsmodus entspricht somit keinem integrierten Planungsansatz (Stichwort: segmentierte Verkehrsplanung/Verkehrspolitik), obwohl dieser zur Einbindung der sehr unterschiedlichen Zieldimensionen, die die Bundesregierung⁴ gegenwärtig mit der Elektromobilität verbindet, erforderlich wäre.

Die NPE als Verkehrsvorhaben ist gemessen an dem seit vielen Jahren von der offiziellen Politik verlautbarten Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu sehr industriepolitisch fokussiert. Die Arbeitsergebnisse verdeutlichen diesen Umstand und lassen sich zum einen durch die Zielsetzungen des Gremiums erklären, liegen aber zum anderen im Lobbying der beteiligten Interessengruppen begründet.

So verharrt der emobility-Diskurs der NPE, trotz Diskussionen um intermodale Verkehrskonzepte und weitere Einsatzbereiche, einseitig auf dem Elektroauto im Individualverkehr. Folglich ging es beim Lobbying in diesem Politikstadium entscheidend darum die Deutungshoheit des Begriffs „Elektromobilität“, zugunsten des klassisch genutzten privaten Pkw, zu erringen, was der beteiligten Autoindustrie im Kern auch gelungen ist.

Aus verkehrsplanerischer Sicht zielt die Arbeit der Plattform damit im Großen und Ganzen auf einige wenige Problemlagen ab, die im Zusammenhang mit der

⁴ Bezieht sich auf das Kabinett Merkel II, da die Gründung der NPE und deren ersten Jahre in diesen Zeitraum fallen.

Elektrifizierung des MIV stehen. Das Thema Elektromobilität erfährt insbesondere unter dem Gesichtspunkt einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und qualitativer Verkehrsveränderungen zu wenig Aufmerksamkeit. Folglich wird die stark automobile und damit besonders in Städten problematische Verkehrspraxis zementiert und in eine postfossile Mobilität überführt. Vor diesem Hintergrund werden Einfluss und Stellung der beteiligten deutschen Automobilindustrie in Gremium nochmals deutlich.

4 Autolobbyismus im Zuge der CO₂-Grenzwertsetzung für Personenkraftwagen

Die Analyse der politischen Kontroverse um die CO₂-Grenzwerte für Pkw erfolgt chronologisch entlang des Prozesses zur Gesetzesanbahnung, -ausarbeitung und -änderung. Dabei wird der Verlauf aufgrund von zeitlicher Ausdehnung und ungleichmäßiger Dynamik in drei Phasen untergliedert; I. Freiwillige Emissionsreduzierung (1998–2007), II. Ausarbeitung der verpflichtenden Grenzwerte (2007–2009), III. Verordnungsänderung (2009–2014). Das Hauptaugenmerk der Betrachtung liegt auf der II. Phase, welche sich wiederum in drei Stationen unterteilt. Der Analyse der jeweiligen Phasen bzw. Stationen geht ein kurzer Abriss der politischen Entwicklungen voraus.

Anhand des Beispiels sollen die Zusammenhänge zwischen Gesetzesentwicklung und Lobbyinteressen geklärt werden. Hierbei wird untersucht, welche Kanäle die Autolobby nutzte und inwieweit sie sich mit ihren Interessen durchsetzte. Weiterhin soll anhand der ersten beiden Phasen geklärt werden, ob die Einflussnahme auf Kosten einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung geschah.

Aufgrund des häufig informellen Charakters von Lobbyismus und der Verschwiegenheit der Akteur_innen kann der Einfluss nur „von außen“ nachvollzogen werden. Das bedeutet, dass die Standpunkte der Akteur_innen aus den Pressemitteilungen abgeleitet und mit den Papieren und Abänderung der Legislative verglichen werden.

4.1 I. Phase – Freiwillige Emissionsreduzierung 1998–2007

4.1.1 Strategie und Selbstverpflichtung

Die Idee zur Grenzwertfestsetzung des Durchschnittsverbrauchs von Pkw kam Anfang der 1990er Jahre auf. 1991 forderte der Rat der Europäischen Union in der ersten Abgasnorm EURO 1 die Kommission auf, „einen Vorschlag mit Maßnahmen zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von Pkw vorzulegen“ (Bundesregierung 1996: 1). 1995 gab die Europäische Kommission eine Mitteilung aus, welche die Strategie zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen darlegt. In dieser sieht die Kommission die Erreichbarkeit eines Durchschnittsverbrauchs von 5 l Benzin bzw. 4,5 l Diesel pro 100km ($\approx 120 \text{ g CO}_2/\text{km}$) bis 2005 als *möglich* an, ohne die oben genannten Kriterien der nachhaltigen Entwicklung zu beeinträchtigen (vgl. KOM 1995: 7).

Die Strategie beruht auf drei Säulen. Die ersten beiden Säulen sind eine Kennzeichnungspflicht des Kraftstoffverbrauchs von Pkw und eine CO₂-basierte Kfz-Steuer. Hierdurch soll der Nutzer auf die unterschiedlichen Umweltauswirkungen und Einsparmöglichkeiten seiner Kaufentscheidung aufmerksam gemacht werden. Um die motorseitige Effizienz der Fahrzeuge zu steigern, empfiehlt die Kommission in ihrer dritten Säule eine Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft und der

Automobilindustrie, womit sich die Kommission für einen nicht-fiskalischen Ansatz ausspricht.

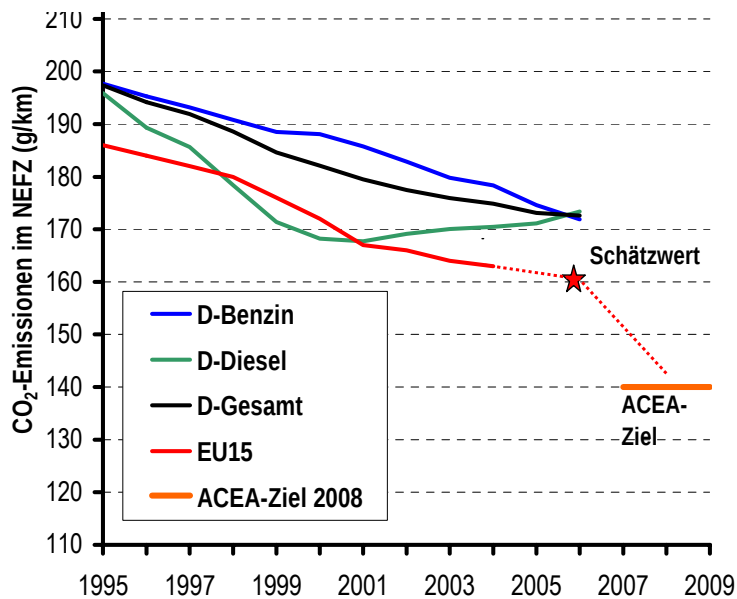
Auf Grundlage der dritten Säule und unter Aufforderung des Umweltrats wurde 1998 mit dem europäischen Automobilherstellerverband ACEA eine „Selbstverpflichtung“ vereinbart (vgl. 1999/125/EG). Diese sah Durchschnittsemissionen von 140 g CO₂/km für 2008 und 120 g CO₂/km bis 2012 vor. Weiterhin müssen die zur Überprüfung relevanten Daten an die Kommission gemeldet werden. Für den Fall einer Verfehlung behält sich die Kommission einen Rechtsetzungsvorschlag vor (vgl. ebd.: 1f.). Ein Jahr später schlossen sich japanische (JAMA) und koreanische Automobilverbände (KAMA) an (vgl. 2000/303/EG).

Am 07. Februar 2007 veröffentlichte die europäische Kommission die Ergebnisse der Überprüfung der dargestellten Strategie zur CO₂-Reduzierung. Die Kommission stellte fest, dass das Ziel von 120 g CO₂/km „ohne zusätzliche Maßnahmen (...) bis zum Jahr 2012 nicht zu erreichen sein“ wird und die freiwillige Selbstverpflichtung der Autohersteller nicht erfolgreich war (vgl. KOM 2007: 7).

4.1.2 Einschätzung der Politik von Kommission und Autolobby

Der geschilderte Prozess stellt den ersten wesentlichen Einfluss der Automobilindustrie dar. Durch die von der Kommission forcierte Einbindung des ACEA konnte die Interessenvertretung den Grenzwert direkt aushandeln. In mehrjährigen Verhandlungen hatte die Autolobby aus ihrer Sicht zwei grundlegende Verbesserungen zur ursprünglichen Strategie erreicht. Zunächst konnte das von der Kommission bis 2005 als möglich angesehene 120 g-Ziel um sieben Jahre verschoben werden. Zweitens konnte eine Rechtsvorschrift mit Sanktionsmaßnahmen (fiskalischer Ansatz) verhindert werden. Die Selbstverpflichtung enthielt die Klausel, „dass keine zusätzlichen steuerlichen Maßnahmen erforderlich sind, um den ACEA bei der Erreichung seiner CO₂-Ziele zu unterstützen“ (1999/125/EG: 1). Damit sind die europäischen Hersteller keinen Sanktionsmechanismen im Falle des Scheiterns ausgesetzt. In der Folge bestand kein Anreiz, die Emissionen zu reduzieren.

Abbildung 1: Durchschnittliche Emissionen



Quelle: BMU (2007: 1)

Abbildung 1 verdeutlicht die Entwicklung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Kilometer in Gramm zwischen 1995 und 2006. Es zeigt sich, dass die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bis 2006 zwar abnehmen, jedoch nicht in dem Maße, dass das Ziel von 140 g CO₂/km bis 2008 erreichbar scheint. Aus der Abbildung geht ferner hervor, dass bereits vor der freiwilligen Selbstverpflichtung 1999 eine „natürliche Abnahme“ des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes stattfand. Die Selbstverpflichtung konnte diese Verringerung nicht beschleunigen. Auf der Seite der deutschen Dieselfahrzeuge ist sogar eine Zunahme zu erkennen.

Aus der Nichterfüllung der eigenen Ziele leitet sich ein zweigeteiltes Machtbild des ACEA ab. Nach außen hin konnten mit Blick auf die Verzögerung des Grenzwerts von der EU hohe Zugeständnisse abgerungen werden. Nach innen hin mangelt es allerdings an Durchsetzungskraft. Dieses Problem der „fehlenden Durchsetzungsmacht“ erkennt der Sachverständigenrat für Umweltfragen bereits 2005 und führt es auf das Trittbrettfahrer_innenproblem⁵ zurück (vgl. SRU 2005: 46). Weiterhin kritisiert der SRU, dass die Herstellerdurchschnittswerte von der Kommission unveröffentlicht bleiben (vgl. ebd.: 46).

Für eine erfolgreichere Umsetzung der nachhaltigen Emissionsziele hätte das Versagen des ACEA also bereits früher erkannt und entsprechende Maßnahmen von der Kommission ergriffen werden müssen. Weiterhin hätte die Kommission durch Veröffentlichung der Herstelleremissionen den nutzerseitigen Ansatz der Suffizienzstrategie stärken können, da die Reduktionsleistung der Hersteller mit in das Nachfrageverhalten der potenziellen Käufer eingeflossen wäre (vgl. ebd.: 46).

⁵ Das Trittbrettfahrer_innenproblem kann auftreten, sofern mehrere Akteur_innen ein gemeinsames Recht bzw. Gut nutzen, wobei der/die trittbrettfahrende Akteur_in nicht die geforderte Gegenleistung erbringt.

Auch die mögliche Anreizwirkung des Prestigegewinns für die emissionssenkenden Hersteller blieb somit aus.

4.2 II. Phase – Gesetzesausarbeitung zur CO₂-Reduzierung 2007–2009

Im Folgenden wird auf die zweite Phase des Prozesses zur CO₂-Reduzierung eingegangen. Ausgangspunkt stellt das bereits behandelte Eingeständnis der Kommission über das Scheitern der freiwilligen Selbstverpflichtung dar. Endpunkt ist die EU-Verordnung 443/2009 selbst, welche die CO₂-Emissionsnormen für die Automobilindustrie beschreibt.

Für die bessere Darstellung wird der Weg zur Verordnung in die drei Stationen geteilt:

- Neue Strategie der Europäischen Kommission
- Ausarbeitung des Kommissionsvorschlags
- Änderungen des Vorschlags und schlussendliche Verordnung

Nachdem die wesentlichen Änderungen durch die Autolobby an den jeweiligen Stationen herausgearbeitet wurden, wird der Lobbyismus vor dem Hintergrund der nachhaltigen Verkehrsentwicklung bewertet.

4.2.1 Die neue Strategie der EU-Kommission (KOM 2007)

Die Mitteilung der Kommission, die das Scheitern der Selbstverpflichtung verkündete, legt gleichzeitig die neue Strategie der EU dar. Auf einer „grundlegenden Auswirkungsprüfung“ basierend, möchte die Kommission bis spätestens 2008 einen Vorschlag machen, der durchschnittliche Kilometeremissionen von 130 g CO₂ vorsieht. Weitere 10 g CO₂/km sollen durch technische Verbesserungen und erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen eingespart werden. Als langfristiges Ziel bis 2020 wird eine durchschnittliche Flottenemission von 95 g CO₂/km angestrebt (vgl. KOM 2007: 9f.)

Hierbei ist zu erwähnen, dass die Kommission in einer zweiten parallelen Mitteilung (vgl. KOM 2007b) zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe „CARS21“ von 2005 Stellung nimmt. Die gleichzeitige Veröffentlichung zeigt den Bezug der beiden Papiere zueinander auf. So preist die Kommission im Strategiepapier die CARS21-Gruppe als „Intensivierung des Dialogs aller Beteiligten über die künftigen Bedürfnisse und Herausforderungen der Automobilindustrie“ (KOM 2007: 5). Die Erwähnung lässt vermuten, dass die CARS21-Gruppe Einfluss auf die weitere Strategie der Kommission nahm. Es wird deshalb auf die Expertengruppe eingegangen und der Zusammenhang zwischen den Empfehlungen und der Strategie dargestellt.

Die CARS21-Gruppe

CARS21 (Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century) wurde 2005 gegründet, um in einem Dialog zwischen Politik, Industrie und Nichtregierungsorganisationen Empfehlungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie auszuarbeiten und gleichzeitig Regulierungsansätze zu bestimmen (vgl. Baddenhausen-Lange 2005: 1).

Die Zusammensetzung der Gruppe lässt eine starke Tendenz zu Industrieinteressen der Automobilindustrie erkennen. Neben den drei Kommissaren für Umwelt, Verkehr und Industrie werden die Staaten Deutschland, Spanien, Italien, Frankreich, Tschechien und das Vereinigte Königreich durch einzelne Minister vertreten (vgl. CARS21 2006: 72). Seitens der Industrie vertreten vier Fahrzeughersteller sowie ACEA, CLEPA⁶ und FIA⁷ Industrieinteressen. Die Forschung wird durch das IEEP⁸ vertreten, Arbeitnehmerinteressen durch EMF⁹.

Auffällig ist, dass dem Konsortium nur ein Vertreter/eine Vertreterin der ökologischen Interessengruppen (Institute for European Environmental Policy) angehört. Weiterhin vertreten nur Länder großer Autohersteller ihre Interessen. Hier wiederum ist das Vereinigte Königreich der einzige Staat, der durch den Umweltminister vertreten wird.

Von den insgesamt 20 Vertreter_innen gehören somit sechs der Automobilindustrie direkt an, weitere stehen ihr nahe bzw. sind auf sie angewiesen (vgl. ebd.). Es muss folglich von einem großen Einfluss der Automobilindustrie in der CARS21-Gruppe ausgegangen werden. Zusätzlich hat die Automobilindustrie eine Plattform, auf der sie regelmäßig ihre Interessen gegenüber den höchsten europäischen Politiker_innen, den Kommissar_innen, ohne Umwege äußern kann. Dies ist ein gewaltiger Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Lobbyist_innen, die zumeist mit einfachen Parlamentarier_innen in Kontakt stehen oder über die Öffentlichkeit Lobbyismus betreiben.

Die CARS21-Gruppe wurde auf Initiative des Industriekommissars Günter Verheugen gegründet (vgl. FAZ 2005). Somit ist dieser auch für die Zusammensetzung der Expert_innengruppe verantwortlich.

Politische Empfehlungen der CARS21-Gruppe

Der Abschlussbericht der CARS21-Gruppe, auf den sich die Kommission in ihrer Strategie bezieht, enthält vor allem industriepolitische Empfehlungen. Herauszustellen sind zwei Empfehlungen für die Verringerung des CO₂-Ausstoßes von leichten Personenkraftwagen (vgl. CARS21 2006: 27). Da diese relevant für die Strategie zur CO₂-Reduzierung der Kommission ist, bedürfen sie besonderer Aufmerksamkeit.

⁶ European Association of Automotive Suppliers

⁷ Internationaler Dachverband des Automobils

⁸ Institute for European Environmental Policy

⁹ European Metalworkers Federation

In ihrer ersten Empfehlung spricht sich die Gruppe für eine Erhöhung des Biokraftstoffanteils aus. Die zweite Empfehlung ist ein *integrierter Ansatz*, der die CO₂-Reduktion auf alle „stakeholder“, also Autofahrer_innen, Ölindustrie, Autohersteller, Autoverkäufer und Politik, gleichermaßen verteilt (vgl. ebd.: 25). Dies soll erstens durch eine europaweit harmonisierte, CO₂-basierte Kfz-Steuer gewährleistet werden. Zweitens soll der Fahrer/die Fahrerin durch Gangwechselanzeige und Ökofahrtraining zum umweltbewussteren Fahren erzogen werden. Drittens soll eine Minderung durch bessere Kundeninformation und effizientere Verkehrsleitsysteme umgesetzt werden.

Umsetzung der Empfehlungen

In ihrem Strategiepapier gibt die Kommission an, den von der CARS21-Gruppe vorgeschlagenen integrierten Ansatz verfolgen zu wollen (vgl. KOM 2007: 9). Sie übernimmt die Vorschläge zum verpflichtenden Einsatz von Gangwechselanzeigen und erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen und erweitert sie um verbrauchsreduzierende Maßnahmen. Diese sogenannten „Anderen Maßnahmen“ sind nicht im NEFZ¹⁰ messbar und wirken sich deshalb nicht positiv auf die Flottenemission der Hersteller aus (vgl. BMU 2009: 7). Dennoch sorgen sie für eine Verbrauchsreduzierung. Um diesem Dilemma zu entgehen, lassen sich „andere Maßnahmen“ mit 10 g CO₂/km anrechnen. Gleichzeitig wird das ursprüngliche Ziel, den Automobilherstellern 120 g CO₂/km bis 2012 abzuverlangen, nun um 10 g CO₂/km erhöht. Hierdurch ergibt sich der neue Zielwert von 130 g CO₂/km.

Insgesamt schließt sich die Strategie durch die Einbeziehung des integrierten Ansatzes damit im Wesentlichen der Ansicht Günter Verheugens bzw. CARS21 an.

Im Vorfeld war bekannt geworden, dass Uneinigkeit zwischen dem Industrie- und dem Umweltressort bezüglich der Aufnahme des integrierten Ansatzes herrschte. Umweltkommissar Stavros Dimas war der Auffassung, dass die Hauptverantwortung für CO₂-Reduzierungen weiterhin bei der Automobilindustrie liegen solle (vgl. Beez 2011: 90, 93; Euractiv 2007).

Einschätzung des Lobby-Einflusses aus Sicht der nachhaltigen Verkehrspolitik

Die vorhergehenden Punkte haben gezeigt, wie die Automobilindustrie über das Forum CARS21 direkten Lobbyismus bezüglich der EU-Strategie betreiben konnte. Dabei wurde mit der Kommission ein integrierter Ansatz ausgearbeitet, der neue angebots- als auch nachfrageorientierte Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung aufzeigt. Die Autolobby konnte sich früh in den Prozess einbringen und hat somit bereits der Strategie „ihre Handschrift verliehen“. Die Ökolobby, die mit Gegenargumenten zur Automobilindustrie hätte auftreten können, wurde aus dieser Phase ausgeschlossen.

Der Lobby-Einfluss basiert auf dem ökonomischen Aspekt, möglichst kostengünstig CO₂-Einsparungen vorzunehmen und alle „stakeholder“ an den Kosten zu beteiligen.

¹⁰ Neuer europäischer Fahrzyklus: dient der Verbrauchsbestimmung von Fahrzeugen und stellt Vergleichbarkeit durch gleiche Rahmenbedingungen her.

Gangwechselanzeige und Überwachung des Reifendrucksystems können den Nutzer zu einer verbrauchsarmen Fahrweise erziehen und senken somit den CO₂-Ausstoß. So sieht das IEEP in einer Studie die Kosten für eine integrierte Gangwechselanzeige bei 20 €, bei gleichzeitigem Potenzial der Verbrauchsminderung von 1,5 % (2006: 11). Da sich die Kosten bei gleichzeitiger Emissionsminderung im Rahmen halten, kann hierdurch die nachhaltige Entwicklung vorangetrieben werden. Der betriebene Lobbyismus hat somit in diesem Fall konstruktiv zur Verbesserung des Gesamtsystems beigetragen.

Jedoch geht die Einführung der „anderen Maßnahmen“ mit einer Abnahme des Aufwands der Autohersteller, also der Technologieentwicklung, einher. Die hiermit verbundene Anrechenbarkeit von 10 g CO₂/km führt zu einer Verwässerung der ursprünglichen Verpflichtungen. Während bis dato der durchschnittliche CO₂-Ausstoß noch über den NEFZ messbar und vergleichbar war, wird nun das Ziel auf 130 g erhöht und durch Nutzungsveränderung um fiktive 10 g verringert. Durch den „Rechentrick“ kann der 1995 vorgegebene Wert von 120 g CO₂/km zumindest auf dem Papier eingehalten werden. Ob der Wert auch tatsächlich zustande kommt bleibt offen.

Das maximal mögliche scheint aus Sicht der ökologischen Nachhaltigkeit nicht erreicht. Im Abschlussbericht von CARS21 erklärt die Gruppe, dass falls der integrierte Ansatz angewandt wird, die Automobilindustrie sich bereit erklärt, die Vereinbarung von 120 g CO₂/km sogar zu unterbieten (vgl. CARS21 2006: 26). Die neue Strategie stellt jedoch eine Erhöhung der durchschnittlichen Emission dar. Dies widerspricht auch der vom Rat der EU lancierten neuen Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Als operatives Ziel für einen nachhaltigen Verkehr sieht der Rat eine Flottenemission von 120 g CO₂/km bis 2012 vor (vgl. RAT 2006: 10). Auch die EU-Kommission stellt in ihrem Fazit fest, dass „noch größere Anstrengungen erforderlich [sind], um eine nachhaltige Mobilität zu erreichen“ (vgl. KOM 2007: 12).

Weiterhin offenbart sich das Problem der fehlenden Vergleichbarkeit. Da der NEFZ nicht die wahren Emissionen von Pkw darstellt, die eigentlich höher sind, lassen sich nicht die wahren Kosten des Pkw-Verkehrs quantifizieren. Die Automobilindustrie nutzt diese Lücke um sich Maßnahmen in ihrem Sinn anrechnen zu lassen.

4.2.2 Ausarbeitung des Kommissionsvorschlags

Im weiteren Prozess der Politikformulierung sah die Kommission vor, einen Vorschlag für eine Verordnung zur CO₂-Reduzierung vorzulegen. Hierzu wurde eine Folgenabschätzung ausgearbeitet, welche die ökonomischen, ökologischen und sozialen Folgen der Regulierungsmaßnahme bewertet (vgl. SEC 2007). Begleitet wurde der Prozess durch eine Online-Konsultation, auf der alle Interessenträger_innen und die Öffentlichkeit ihre Meinung darstellen konnten (vgl. KOM 2007c: 6). Ergänzend fand eine öffentliche Anhörung statt, auf der sich alle unmittelbar betroffenen Interessengruppen zur geplanten Regulierungsmaßnahme äußern konnten.

Interessendarstellung der wichtigsten Beteiligten

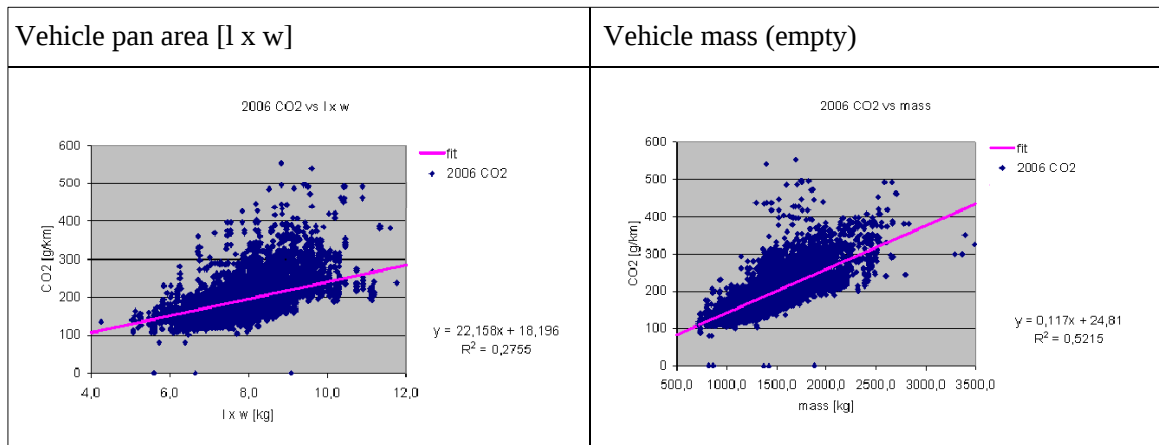
Bei der Interessendarstellung der Beteiligten auf dem Weg zum Verordnungsvorschlag kristallisieren sich in der öffentlichen Darstellung zwei Konfliktparteien heraus; die Umweltorganisationen auf der einen Seite, auf der anderen Seite die Industrie. Hierzu stellt die Kommission fest:

„(...) after having carefully examined all contributions some general trends have been identified. Individuals and NGOs mostly argued for stricter application of targets, timeframes and flexibility in order to ensure the environmental outcome of the regulatory framework. Industry organisations generally provided support for less stringent target and more flexibility which they consider as a more realistic approach“ (SEC 2007: 110).

Innerhalb der industrienahen Organisationen kann wiederum eine einheitliche Meinung auf Seiten der Automobilverbände ACEA, KAMA und JAMA beobachtet werden (vgl. SEC 2007: 98f.). Die Vorstellungen der internationalen Automobilverbände gehen einher mit der des VDA, der angibt, die Vorschläge gemeinsam mit dem ACEA ausgearbeitet zu haben (vgl. VDA 2007: 2). Dies kann jedoch nicht für den Verband der Automobilzulieferer erkannt werden, der sich in der Langzeitperspektive für ambitioniertere Ziele einsetzt (vgl. SEC 2007: 99).

Auf Seiten der Umweltorganisationen haben sich die deutschen Organisationen NABU, BUND, VCD und DUH zu einer einheitlichen Position in einem gemeinsamen Positionspapier abgestimmt, die durch Ziele von Greenpeace erweitert werden.

Eine der Hauptstreitpunkte ist die Frage nach dem Zusammenhang zwischen CO₂-Ausstoß und Fahrzeuggröße. Statt einem wie bisher vorgesehenen, einheitlichen CO₂-Ziel für alle Hersteller möchte die Automobilindustrie einen Grenzwert, der abhängig von der Fahrzeuggröße des Herstellers ist. Der Grenzwert soll proportional mit dem Funktionsparameter Masse steigen. Das bedeutet, dass Hersteller schwerer Autos einen höheren Durchschnittsausstoß als die leichter Autos haben dürfen. Abbildung 2 verdeutlicht diesen Zusammenhang in Abhängigkeit von Fahrzeuggewicht bzw. Fahrzeugstandfläche. Die rosa Funktion beschreibt den durchschnittlichen Ist-Zustand des Gesamtmarkts, der wiederum blau eingezeichnet ist. Für einen funktionsabhängigen Grenzwert wird die Funktion nach unten verschoben und den Herstellern zur Vorgabe gemacht.

Abbildung 2: Verteilung der CO₂-Emissionen in Abhängigkeit von Nützlichkeitsparametern


Quelle: SEC (2007: 38)

Als frühester Starttermin wird von der Automobilindustrie 2015 favorisiert. Weiterhin werden ausreichend Flexibilitäten, wie das Zusammenführen mehrerer Automobilhersteller zu einer Fahrzeugflotte (Pooling) und Ausnahmeregelungen für Kleinserienhersteller gefordert (vgl. ACEA 2007; VDA 2007).

Die Standpunkte der Konfliktparteien sind in Tabelle 3 dargestellt. Auf der Seite der Umweltverbände lässt sich zu Punkt 1a keine eindeutige Meinung feststellen. Während sich Greenpeace in ihrer Stellungnahme hierzu nicht äußert (vgl. Greenpeace 2007), sprechen sich die deutschen Umweltverbände für einen Funktionsparameter Fahrzeugstandfläche aus. Beginn der Grenzwertvorschriften soll das Jahr 2012 sein. Des Weiteren werden Sanktionsmaßnahmen wie Zulassungsverbot und Strafsteuer vorgeschlagen, Letztere jedoch nicht quantifiziert (vgl. BUND/VCD/NABU/DUH 2007: 2).

Tabelle 3: Forderungen der Interessenvertreter_innen

	Automobilverbände (ACEA, JAMA, VDA)	Umweltverbände (BUND, VCD, NABU, DUH)
1a. Art der Grenzwertfestlegung	Funktionsabhängiger Grenzwert	k. A.
1b. Funktionsparameter	Masse	Fahrzeugstandfläche
2. Einführungszeitpunkt	2015	2012
3. Grenzwertziel für Hersteller	135 g (integrierter Ansatz)	120 g (NEFZ)
4. Flexibilität (Pooling / Ausnahmeregelungen)	ja	k. A.
5. Sanktionsmaßnahmen	k. A.	Zulassungsverbot / Strafsteuer

Quelle: Eigene Darstellung nach Greenpeace (2007); BUND/VCD/NABU/DUH (2007); VDA (2007); ACEA (2007); Scharte (2010: 46).

Eine weitere Differenz ist die Art der Erreichung des von beiden Seiten angestrebten 120 g-Ziels. Die Automobilverbände sprechen sich nochmals für den von der CARS21-Gruppe initiierten „integrierten Ansatz“ aus. Dabei sollen nun 15 g CO₂/km durch „andere Maßnahmen“ zum 120 g-Ziel addiert werden dürfen. Der effektiv im NEFZ messbare Grenzwert wäre damit 135g. Die Umweltverbände wiederum sehen die Automobilindustrie in der Pflicht, das 120 g-Ziel allein über technische Maßnahmen zu erreichen (BUND / VCD / NABU / DUH 2007: 1).

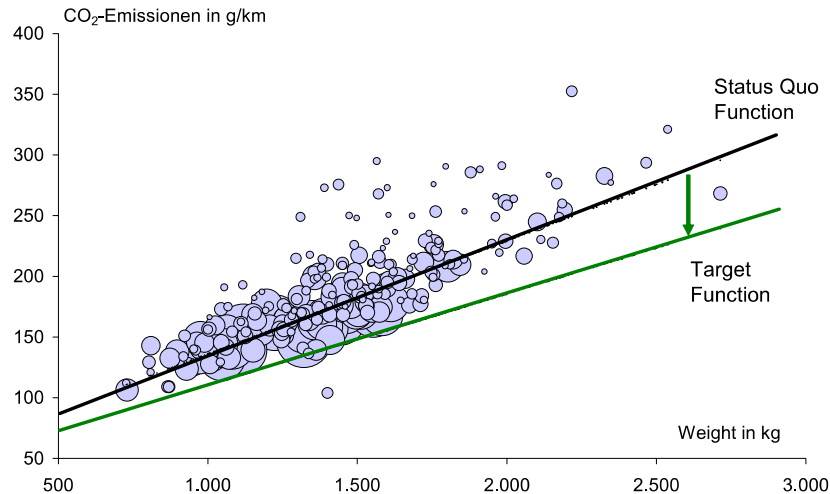
Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die EMF als Vertreter der Soziallobby, eine Position zwischen Umwelt- und Autolobby einnimmt. So kritisiert der Verband die fehlende Berücksichtigung der sozialen Auswirkungen, fordert aber gleichzeitig das 130 g-Ziel des integrierten Ansatzes bis 2012 zu erreichen (EMF 2007: 4). Sie lässt sich damit keinem der beiden Lager zuordnen.

Endgültiger Vorschlag und Berücksichtigung der verschiedenen Lager

Der Vorschlag der Kommission wurde am 19.12.2007 präsentiert. Das Papier „Vorschlag zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen“ umfasst im Wesentlichen die folgenden Punkte (vgl. KOM 2007c):

1. Durchschnittlicher Emissionsgrenzwert von 130 g CO₂/km für die Fahrzeugflotte eines Herstellers unter Berücksichtigung der
2. massebasierte(n) Grenzwertkurve mit einer Steigung (slope) von 60 %
3. Verringerung des Grenzwertes um weitere 10 g CO₂/km durch „andere Maßnahmen“, die nicht im NEFZ messbar sind
4. Mögliche Zusammenführbarkeit mehrerer Hersteller zu sogenannten Pools (Pooling)
5. Abgabe bei Emissionsüberschreitung pro g CO₂/km gestaffelt nach Jahren: 2012: 20 €; 2013: 35 €; 2014: 60 €; 2015: 95 €
6. Veröffentlichungen der CO₂-Entwicklung der einzelnen Hersteller durch die EU
7. Ausnahmeregelung für Hersteller < 10.000 Pkw

Die massebasierte Grenzwertkurve wird mit einer Steigung von 60 % angegeben. Das bedeutet, dass die Steigung des Grenzwertes (Target Function) 60 % der Steigung des Ist-Zustands (Status Quo Function) ist. Verdeutlicht wird dies in Abbildung 3.

Abbildung 3: Ausgangs- und Zielfunktion der CO₂-Reduzierung

Quelle: VDA (2007: 15)

Der oben zusammengefasste Vorschlag enthält somit sowohl Forderungen der Umwelt- als auch der Autolobby. Die von der Automobilindustrie geforderten Flexibilitäten finden sich in Form des Poolings sowie der Ausnahmeregelung für kleine Hersteller wieder (vgl. ACEA 2007: 25). Des Weiteren berücksichtigt der Massebezug der Grenzwertkurve die Wünsche des VDA und des ACEA (vgl. VDA 2007: 16; ACEA 2007:6) und weicht damit von der Empfehlung des Umweltbundesamtes und Umweltlobby ab (vgl. UBA 2007: 5). Die Beibehaltung des Ziels von 130 g CO₂/km stellt einen Teilerfolg aus Sicht der Automobilindustrie dar.

Auf Seiten der Umweltorganisationen kann der Erfolg vorgewiesen werden, dass Sanktionsmaßnahmen in Form von Bußgeldzahlungen festgeschrieben werden. Auch wird der von den Umweltorganisationen geforderte Zeitrahmen bis 2012 berücksichtigt.

Lobbyerfolge vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Entwicklung

Als wesentliche Erfolge der Autolobby lassen sich die *Flexibilitäten* und der *Funktionsparameter Masse* ausmachen¹¹.

Während sich die Umweltorganisationen im Vorfeld nicht zu den Flexibilitäten äußerten, war die Wahl des Funktionsparameters ein für beide Seiten strittiger Punkt. Dadurch lässt sich bei Letzterem ein Zielkonflikt zwischen ökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeitsaspekten vermuten. Flexibilitäten hingegen scheinen sich nur auf ökonomische Aspekte des Vorschlags auszuwirken.

Dies zeigt auch der Blick auf die Folgenabschätzung der Kommission. Bei der Bewertung der Flexibilität Pooling geht diese nur auf Fragen bezüglich der Kosteneffizienz und Wettbewerbsneutralität ein (vgl. SEC 2007: 92). Laut der Analyse können sich vor allem hoch- und niedrigemittierende Hersteller zusammenschließen, um in ihrem gemeinsamen Pool die kostengünstigsten

¹¹ Der Teilerfolg des 130 g-Ziels wurde bereits im Punkt „Strategiefindung“ erläutert.

Reduzierungsmaßnahmen zu ergreifen. Es wird der Umstand genutzt, dass für unterschiedliche Modelle verschiedene Vermeidungskosten existieren.

Somit wird das Pooling ausschließlich über die Dimension der ökonomischen Nachhaltigkeit begründet. Da sich diese jedoch nicht negativ auf soziale und ökologische Fragen auswirken, ist auch kein Trend entgegen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erkennbar.

Flexibilitäten in Form von Ausnahmeregelungen bleiben in der Folgeabschätzung unbeachtet, werden aber von Greenpeace nachträglich moniert. Die Organisation kritisiert, dass vor allem die ausgenommenen Nischenhersteller das Luxussegment bedienen und dadurch besonders stark von den Grenzwertzielen abweichen (vgl. Greenpeace 2007b: 14). Gegenposition beziehen vor allem englische Autohersteller, die darauf verweisen, dass sie mit ihren Marken wie Bentley oder Jaguar-LandRover die vorgegebenen Ziele technologisch nicht erreichen können. Die Folge wären hohe Strafzahlungen und damit Firmeninsolvenzen und Massenentlassungen, was negative soziale Folgen mit sich brächte.

Der Zielkonflikt zwischen Ökonomie und Ökologie deutet sich in diesem Punkt an. Dabei wirkt sich der wettbewerbsneutrale Anspruch der Kommission zusätzlich erschwerend aus; dieser rechtfertigt die Aufnahme der Ausnahmeregelungen in den Vorschlag. Durch den Ansatz des Poolings wird jedoch bereits ein Weg beschrieben, das ökologische Ziel ökonomisch effizient zu gestalten. Es lässt sich schlussfolgern, dass durch beide Flexibilitäten das Kommissionsziel der Wettbewerbsneutralität übertroffen wurde. Da die Autolobby auf die Regelung hinwirkte, trägt sie die Verantwortung für die neue Konfliktlinie zwischen den Nachhaltigkeitsdimensionen. Ziel nachhaltiger Politik muss jedoch die Minimierung von Konfliktlinien sein.

Bezüglich der zwei alternativen Funktionsparameter sind die Interessenlager deutlich gespalten und nehmen bereits vor Vorschlagsverabschiedung Position ein. Die Automobilindustrie führt für den Funktionsparameter Masse die bessere Vergleichbarkeit zu anderen regulierten Wirtschaftszonen an. Des Weiteren seien die entsprechenden Daten bereits verfügbar (vgl. Beez 2011: 126). Auf der anderen Seite sorgen sich die Umweltorganisationen, dass durch die Begünstigung schwererer Fahrzeuge Anreize gesetzt werden könnten, das Fahrzeuggewicht zu erhöhen (vgl. BUND/VCD/NABU/DUH 2007: 2).

Die aufgeführten Argumente der Automobilindustrie zeigen, dass es sich hier um Aspekte der Durchführbarkeit und Einfachheit der Regulierung handelt. Sie weisen keinen Zusammenhang zu Fragen nach einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung auf.

Im Gegensatz dazu wird in den vorhergehenden Überlegungen der Kommission die Grenzwertkurve – noch ohne bestimmten Parameter – als „utility-based“ beschrieben (vgl. SEC 2007: 22). Das bedeutet, dass ein Auto mit höherer Nützlichkeit mehr CO₂ emittieren darf. Dieser Ansatz kommt dem Nachhaltigkeitsgedanken näher, sofern man die Nützlichkeit in sozialen, ökologischen und ökonomischen Maßstäben misst. Es lässt sich beispielsweise die Überlegung anstellen, ob eine größere Fahrzeugfläche mit einer entsprechend erhöhten Sitzplatzanzahl zu einer höheren ökonomischen Effizienz und geringerem Umweltschaden pro Fahrgast führt. Auf der

anderen Seite ist durch Tendenz zu größeren Fahrzeugen ein erhöhter Platzanspruch des MIV im öffentlichen Raum zu beobachten (vgl. Jacobs: 2012). Es müsste untersucht werden, wie sich die Dimensionen zueinander verhalten und ob dies einen höheren CO₂-Ausstoß rechtfertigt. Dies geschieht jedoch weder von der Kommission in der Auswirkungsanalyse, noch von Öko- oder Autolobby in den Positionspapieren.

Gleiches gilt für die Masse von Fahrzeugen. Hier sind die Zusammenhänge zwischen den drei Säulen der Nachhaltigkeit noch schwieriger auszumachen. So scheint es nicht sinnvoll, dass eine höhere Fahrzeugmasse einen höheren Maximalverbrauch mit sich führt. Der Ansatz widerspricht der Effizienzstrategie in zweierlei Hinsicht. Zum einen werden bereits bei der Herstellung des Fahrzeugs mehr Ressourcen in Form von Stahl, Aluminium, Magnesium etc. verbraucht. Zum anderen führt das erhöhte Gewicht zu einem höheren Benzinverbrauch und damit CO₂-Ausstoß.

Aus Sicht der Nachhaltigkeit führt der Masseparameter somit nicht zu einem optimalen Ergebnis. Jedoch stellt die Alternative der Fahrzeugfläche nur unter der Bewertung nach Nachhaltigkeitskriterien den richtigen Ansatz dar. Beides wird in der Auswahlentscheidung nicht berücksichtigt. Es wird vor allem auf die internationale Vergleichbarkeit, Verfügbarkeit von Daten und Verstehbarkeit geachtet (vgl. SEC 2007: 91). Da das Hauptkriterium der EU-Kommission, wie bereits erwähnt, die Wettbewerbsneutralität ist, schließt sie sich der Position der Autolobby an.

Trotz der angestellten Überlegungen kommt die Kommission in ihrer Selbstbewertung zu folgendem Schluss:

„Der Vorschlag trägt auch zur neuen EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung bei, die der Europäische Rat im Juni 2006 verabschiedet hat, denn er fördert eine nachhaltigere Mobilität, was wiederum zur Verwirklichung anderer Ziele der nachhaltigen Entwicklung beitragen kann“ (KOM 2007c: 5).

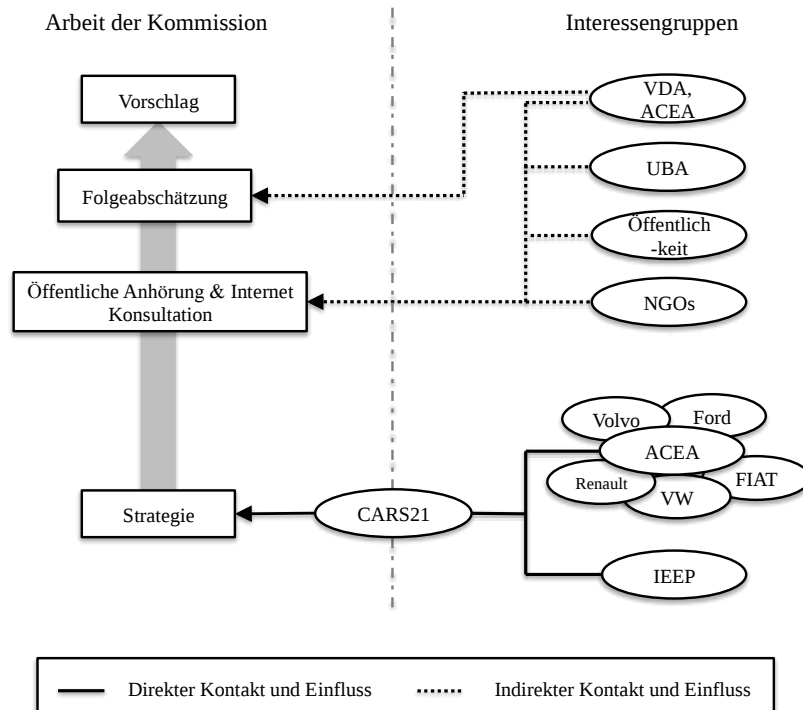
Kritik an der Ausarbeitung des Vorschlags

Durch die öffentliche Anhörung und die Veröffentlichung der Statements der Interessenvertreter_innen im Internet fand ein transparentes und von der EU-Kommission gewolltes Lobbying statt. Anders als der Weg zur Strategieausarbeitung war nun die Ökolobby, zumindest von außen betrachtet, gleichberechtigt in den Prozess eingebunden. Dennoch wurden die ökologischen Interessen scheinbar weniger stark beachtet als die ökonomischen.

Abbildung 4 veranschaulicht hierzu die Arbeit der Kommission auf dem Weg zum Verordnungsvorschlag. Die einfache schematische Darstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wie bereits erläutert, konnte das Hauptziel der Automobilindustrie, der „integrierte Ansatz“, durch die Arbeitsgruppe CARS21 seinen Weg über die Strategie bis in den Vorschlag finden. Die Autolobby verfügte in dieser frühen Phase über den Wettbewerbsvorteil des direkten Kontaktes zu den politischen Entscheider_innen, den Kommissar_innen, welche ebenso im Forum CARS21

vertreten sind. Die nachgelagerte Plattform der öffentlichen Anhörung stellt sich dabei als zweitklassiges Instrument der politischen Interessenvermittlung heraus, da der direkte Kontakt zu den Kommissar_innen hier nicht besteht (vgl. KOM 2007d: 1).

Abbildung 4: Einfluss der Interessenvertretungen auf dem Weg zum Kommissionsvorschlag 2007



Quelle: Eigene Darstellung

Problematisch muss bei der Frage der Gleichberechtigung der Lobbys die „Einholung und Nutzung von Expertenwissen“ (KOM 2007c: 6) bewertet werden. Die Kommission gibt an, für die Folgeabschätzung auf Fachwissen aus der Automobilindustrie, u. a. von Herstellern, zurückzugreifen (vgl. ebd.: 6). Politische Entscheidungen sind somit an die Daten der Automobilindustrie gebunden. Zwar kann durch die Annahme des „langfristigen Tauschgeschäfts“ davon ausgegangen werden, dass keine falschen Angaben gemacht werden, da das Vertrauensverhältnis für langfristigen Lobbyismus nicht gestört werden darf (vgl. Sternkopf 2013: 6). Jedoch kann auch das gezielte Zurückhalten von Daten die Folgeabschätzung verändern bzw. ungenau erscheinen lassen. So konnte beispielsweise die Preiselastizität der Nachfrage für verschiedene Fahrzeugsegmente nicht bestimmt werden (vgl. SEC 2007: 61, 92). Mit Hilfe dieser hätte geprüft werden können, ob höhere Kosten bei teureren Herstellern tatsächlich zu einem Verkaufsrückgang und dadurch zu einer Wettbewerbsverzerrung führen. Hiervon ist auch die soziale Dimension der Mobilitätsgerechtigkeit betroffen. Lassen sich die Gesamtkosten bei den teuren Fahrzeugsegmenten anlasten, ohne für einen Verkaufsrückgang zu sorgen, gibt es keinen Mobilitätsverlust der Nutzer niedrigerer Segmente.

Da die Frage nach dem Absatz-Kosten Zusammenhang ungeklärt bleibt, ergibt sich Interpretationsspielraum für die Hersteller. Wie sich später zeigen wird, hat die deutsche Autolobby mit dem Argument der Wettbewerbsverzerrung die

Bundesregierung zum Eingriff in ihrem Sinne bewegt (vgl. Kap. 4.2.3: „Positionierung der Bundesregierung“ in diesem Discussion Paper).

4.2.3 Änderung des Vorschlags und schlussendliche Verordnung

Um den von der Kommission verabschiedeten Vorschlag gesetzlich zu verankern, sieht das Gesetzgebungsverfahren der EU vor, den Vorschlag an das Europäische Parlament (EP) und den Rat der EU weiterzuleiten. Diese haben dann die Möglichkeit, den Vorschlag in mehreren Lesungen abzuändern oder völlig zu verwerfen (vgl. bpb 2010). Parallel zu diesem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren kann ein informelles Schlichtungsverfahren, ein so genannter Trilog, einberufen werden (vgl. Breuer 2010). Dort nehmen Vertreter_innen der Institutionen Rat, Parlament und Kommission teil, wobei die Kommission als Vermittler auftritt (vgl. ebd.). Dieses Vermittlungsverfahren wurde in Bezug auf die thematisierte Gesetzesfindung angewandt (vgl. Deters 2008: 23). Nach einer Einigung innerhalb des Trilogs Ende 2008 wurde die Verordnung 443/2009 schließlich im April 2009 verabschiedet.

Mit der Verabschiedung des Verordnungsvorschlags sind zwei wesentliche Veränderungen des Lobbyings auszumachen. Zum einen die Zersplitterung der Interessen der Automobilhersteller in mehrere Einzellobbys, zum anderen die stärkere Einmischung der deutschen Bundespolitik.

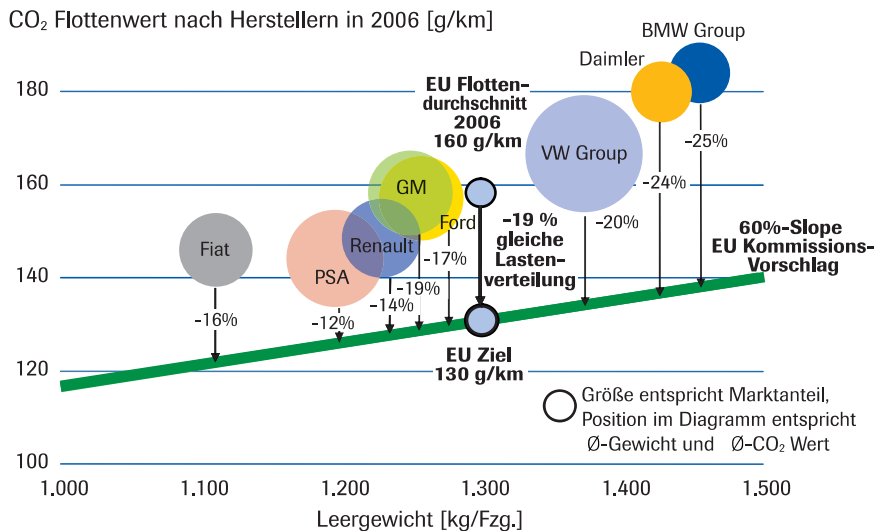
Neupositionierung der Autolobby

Während sich bis zum Vorschlag der EU-Kommission eine konvergente Meinung der Automobilverbände ACEA und VDA ausmachen ließ, ist nun eine Zersplitterung in Einzelinteressen der Hersteller festzustellen.

Der in Abbildung 5 dargestellte Vorschlag der Kommission hatte durch die 60 %-Steigung (slope) des Grenzwerts unterschiedliche Einsparungen der Hersteller zur Folge. Dieser zwang vor allem die schwereren deutschen Hersteller zu prozentual höheren Einsparungen, als französische oder italienische Konkurrenten. So hätte beispielsweise Daimler 24 % CO₂ bis 2012 einsparen müssen, gegenüber zwölf für PSA¹². Der VDA, Vertreter der selbsternannten „Premiumhersteller“ (vgl. VDA 2008: 62), sah darin eine nicht gerechtfertigte Benachteiligung und forderte einen 80 %-slope (vgl. Euractiv 2008). Im Kontrast dazu steht die französische Forderung nach einem flacheren 30 %-slope (vgl. ebd.).

¹² Peugeot Citroën

Abbildung 5: Geforderte Lastenverteilung nach Hersteller



Quelle: VDA (2008: 22)

Bei der Frage nach dem „richtigen“ slope fällt auf, dass sich die Interessengruppen innerhalb der Automobilindustrie verschiedenen Staaten zuordnen lassen. So zeichnet sich seitens der deutschen Hersteller eine einheitliche Befürwortung einer 80 %-Kurve ab. Für den deutschen Autolobbyismus ist dies zuträglich. Der auf Bundesebene agierende VDA kann geschlossen die Meinung aller Mitglieder vertreten und gewinnt an politischem Gewicht. Im Umkehrschluss nimmt jedoch das des ACEA ab. In einem 2008 lancierten Positionspapier (vgl. ACEA 2008) beschränken sich die wesentlichen Forderungen des ACEA auf die aus 2007, also der bereits durchgesetzten Berücksichtigung des integrierten Ansatzes und der Verwendung von Biokraftstoffen. Eine Weiterentwicklung oder Positionierung zur Kurvensteigung ist nicht zu erkennen (vgl. ebd.). Durch die Meinungsverschiedenheiten der Hersteller konnte der ACEA nicht Position beziehen (vgl. Beez 2011: 161 f.; Scharte 2010: 140)

Weiterhin ist anzunehmen, dass durch die unterschiedlichen Auswirkungen des slopes für jeden einzelnen Hersteller nun verstärkt Lobbyismus über In-Haus-Lobbying und PA-Agenturen betrieben wird. Hierbei sind die Hersteller nicht mehr dem Verbandskonsens unterworfen und können effektiver ihre eigenen Interessen vertreten (vgl. Sternkopf 2013: 4f.). Da eine öffentliche Positionierung bei diesen Organisationstypen in der Regel nicht stattfindet, ist dies jedoch nur schwer nachzuweisen.

Rolle der Bundesregierung

Die Rolle der Bundesregierung muss in besonderem Maße berücksichtigt werden. Über die Ständige Vertretung in Brüssel kann die Bundesregierung Einfluss auf den Ausschuss der Ständigen Vertreter (AStV) ausüben. Dieser wiederum bereitet die Arbeiten des EU-Ministerrates vor, der mit dem Parlament über das Gesetz zum CO₂-Grenzwert entscheidet. „Ist schon im AStV eine Einigung zustande gekommen,

ist die Zustimmung des EU-Ministerrats in der Regel nur noch Formsache“ (EU-Info 2013). Weiterhin finden interparlamentarische Treffen zwischen Bundestag und europäischen Parlament statt (vgl. Bundestag 2013). Hier kann im Sinne Deutschlands Einfluss auf das EP ausgeübt werden.

Personelle Verflechtungen

Zusätzliches Instrument der deutschen Autolobby sind personelle Verflechtungen zwischen damaliger Bundesregierung und der Automobilindustrie. Als Beispiel lässt sich die Verbindung zwischen Kanzlerin Merkel und VDA-Präsident Wissmann nennen. Matthias Wissmann, damals Verkehrsminister, arbeitete im Kabinett Kohl V mit Angela Merkel zusammen, die selbst Umweltministerin war. Der geknüpfte Kontakt hält nach Angaben von Wissmann noch immer an (vgl. Mrusek 2009).

Weitere Verflechtungen sind beim damaligen Umweltminister Sigmar Gabriel zu erkennen. Dieser war zunächst als Vertreter Niedersachsens Aufsichtsratsmitglied bei Volkswagen und nach seiner Abwahl als Ministerpräsident in beratender Funktion für VW tätig (vgl. Gude 2005).

In beiden Fällen darf davon ausgegangen werden, dass die Autolobby die bestehenden Kontakte nutzte, um während dieser „heißen Phase“ die Politik in ihrem Sinne zu beeinflussen.

Positionierung der Bundesregierung

Nach der Vorlage des Kommissionsvorschlags und der Beschwerde der deutschen Hersteller bezieht die Bundesregierung nun auch öffentlich Position. Angela Merkel urteilte, dass der Kommissionsvorschlag zu Lasten der deutschen Industrie ginge. Weiterhin ist die Bundesregierung der Meinung, dass der eingeschlagene Weg der EU-Kommission nicht sinnvoll sei (vgl. Stern 2007). Die industriepolitische Kritik wird von Umweltminister Gabriel gestützt, der im Vorschlag einen „Wettbewerbskrieg gegen deutsche Autobauer“ sieht (Spiegel 2007). Gabriel war der Ansicht, dass mit der geplanten Grenzwertkurve französische und italienische Hersteller bevorteilt werden. Auch der ehemalige Verkehrsminister Tiefensee äußerte sich ähnlich und warnte vor Wettbewerbsverhinderung und Verzerrung (vgl. Handelsblatt 2008).

Die Position der Bundesregierung lässt sich somit auf Seiten der deutschen Automobilhersteller verorten. Auch der intuitiv größte Unterstützer innerhalb der Regierung für einen CO₂-Grenzwert im Sinne der Umweltlobby, der Umweltminister, positioniert sich klar bei den deutschen Herstellern. Selbst VDA und VCD zeigen sich über die Haltung des Umweltministers überrascht (vgl. VDA 2008: 23; VCD 2008: 3).

Die Bundesregierung nimmt dabei eine Schlüsselrolle ein, da sie die *deutsche Autolobby europäisiert*. War noch bis zum Vorschlag ein direkter Austausch zwischen dem europäischen Automobilverband ACEA und der Kommission über die CARS21-Gruppe und öffentliche Anhörung erkennbar, tritt nun die Bundesregierung als Mittler zwischen der europäischen Ebene und dem VDA bzw. den deutschen

Herstellern auf. Die Autolobby hat einen neuen Kanal der politischen Einflussnahme geschaffen.

Forderungen von Regierung und Hersteller

Die bereits thematisierte Interessenkonvergenz von VDA und Bundesregierung spiegelt sich auch in den Forderungen an Parlament und Ministerrat wider. Aus diesem Grund werden die Ansichten von Bundesregierung und VDA zusammengefasst. Die Forderungen der Umweltverbände, die im vorhergehenden Punkt beschrieben wurden, haben weiterhin Bestand und werden an dieser Stelle nicht aufgeführt.

Die Position von Bundesregierung und VDA kann als Erweiterung der in Kapitel 4.2.2. genannten Forderungen der Autolobby verstanden werden. Die grundsätzlichen Positionen werden beibehalten und zusätzlich neue Ideen eingebracht. Zur Darstellung wird auf ein Positionspapier der Bundesregierung und mehrere Mitteilungen des VDA zurückgegriffen (vgl. Lahl 2008: 118 ff.; VDA 2008: 23–26; ifo 2008: 3 ff.). Neben dem bereits erwähnten slope von 80 % handelt es sich um die folgenden Punkte:

- Phase-In bis 2015: Um der Vorlaufzeit in Entwicklung und Produktion gerecht zu werden, soll der Grenzwert nur für einen bestimmten Prozentsatz der Fahrzeugflotte gelten. Dieser Prozentsatz wird schrittweise erhöht (2012: 65 %; 2013: 75 %; 2014: 80 %; 2015: 100 %).
- Anrechenbarkeit von Öko-Innovationen: Maßnahmen am Fahrzeug, die weder unter „anderen Maßnahmen“ des integrierten Ansatzes fallen und sich nicht auf den Durchschnittsverbrauch im NEFZ auswirken, sollen entsprechend ihres Minderungspotenzials auf den 130 g-Grenzwert addiert werden dürfen. Als Beispiel ist die LED-Scheinwerfertechnik von Audi zu nennen (vgl. Automobilwoche 2013).
- Sanktionierung der Grenzwertüberschreitung entsprechend Kosten von CO₂-Emissionszertifikaten der Energiewirtschaft (umgerechnet ca. 30 € pro überschrittenes Gramm CO₂).

Zu den langfristigen Zielen äußern sich Bundesregierung und VDA nicht.

Interessendurchsetzung in der Verordnung

Die Einigung zum CO₂-Grenzwert für Pkw erfolgte über den Sommer 2008 hinweg. Ein wesentlicher Punkt ist dabei die Einigung Deutschland und Frankreichs auf dem bilateralen Gipfel am 9. Juni. Deutschland konnte Frankreich Zugeständnisse mit Blick auf das Phasing-in bis 2015 und der Anrechenbarkeit von Ökoinnovationen abverlangen (vgl. Beez 2011: 210 ff.; Euractiv 2008). Festgehalten wurde dies in einer gemeinsamen Stellungnahme, auf dessen Grundlage der Ratspräsident Frankreich dem Parlament einen Vorschlag unterbreitete. Im Anschluss kam es zu einem Trilog zwischen Parlament, Ministerrat und Kommission. Im Vorfeld hatte der

Umweltausschuss des EU-Parlaments gegen ein Phase-In (allmähliche Einführung) abgestimmt (vgl. Euractiv 2008b), womit er sich bei der späteren Einigung jedoch nicht durchsetzen konnte. Das Kompromissabkommen erfolgte am 1. Dezember 2008. Die Verabschiedung der Verordnung 433/2009 zur CO₂-Minderung von Pkw erfolgte am 23. April 2009.

Die oben genannte Verordnung sieht weiterhin eine gewichtsbasierte Grenzwertkurve mit einem 60 %-slope entsprechend des Kommissionsvorschlags vor. Jedoch wurde nun ein Phase-in implementiert, sodass die Fahrzeugflotte der Hersteller bis 2015 nur anteilig (2012: 65 %, 2013: 75 %, 2014: 80 %, 2015: 100 %) berücksichtigt wird.

Ebenso werden die Strafzahlungen nun entsprechend der Tabelle 4 gestaffelt. Weiterhin wird die Anrechenbarkeit von Ökoinnovationen festgeschrieben. Diese lassen sich mit weiteren 7g zum 130 g-Grenzwert addieren. Weitere Änderungen des Kommissionsvorschlags sind die mehrfache Anrechenbarkeit von niedrigemittierenden Fahrzeugen (<50 g CO₂/km), Ausnahmeregelungen für Hersteller bis 300.000 Pkw und verringerte Einsparvorgaben für Flex-Fuel Fahrzeuge (vgl. EG 443/2009: 1 ff.).

Tabelle 4: Angabenverteilung

Grenzwert- überschreitung	Abgabe pro g
0–1 g	5 €
1–2 g	15 €
2–3 g	25 €
>3 g	95 €

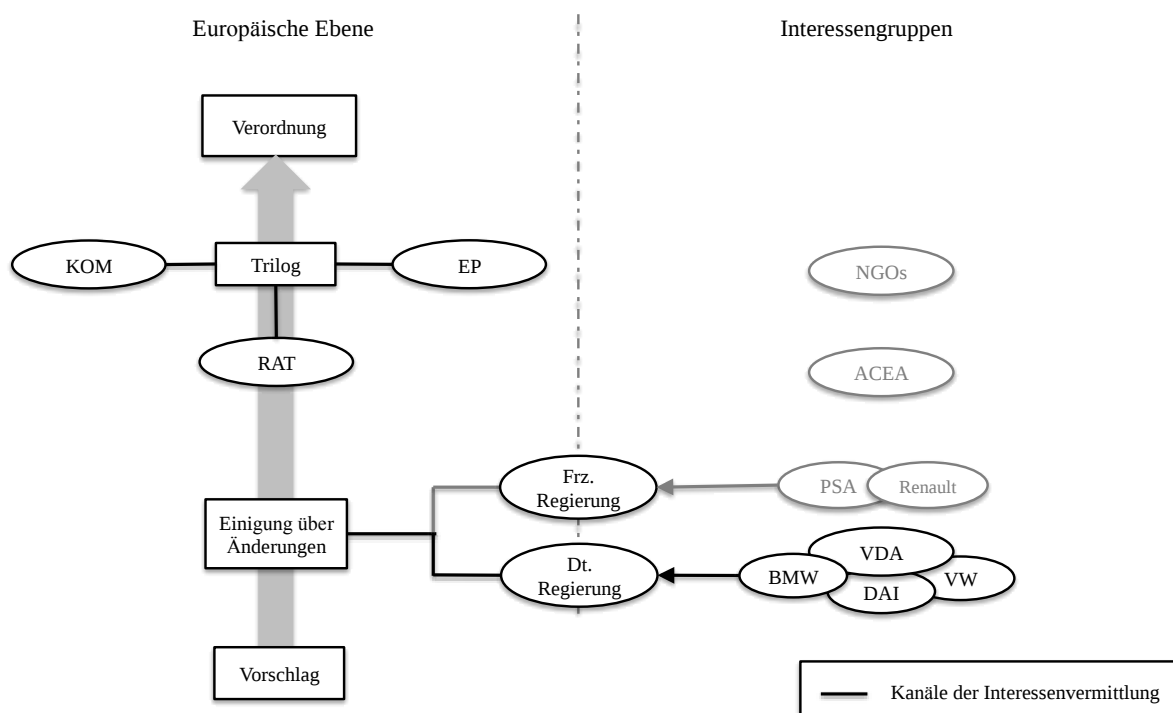
Quelle: EG 443/2009: 7–8

Damit konnten sich die Bundesregierung und Automobilindustrie in den Hauptfragen zur Abänderung durchsetzen. Sowohl Ökoinnovationen, Strafzahlungsminderungen und das Phase-In finden sich, wenn auch leicht verändert, in der Verordnung wieder. Der gewünschte 80 %-slope konnte nicht durchgesetzt werden. Jedoch ließ der VDA bereits im Vorfeld durchblicken, dass der 60 %-slope als Verhandlungsmasse zugunsten der bereits genannten Kompromisse angesehen wird (vgl. VDA 2008: 24).

Die weiteren Ausnahmeregelungen stellen Zugeständnisse an die Automobilindustrie anderer europäischer Staaten dar. Die Verbesserung für Flex-Fuel Fahrzeuge ist auf den Einfluss Schwedens zurückzuführen, während die Ausnahmeregelung für Hersteller bis 300.000 Fahrzeuge ein Zugeständnis an Großbritannien darstellt (vgl. Euractiv 2008b).

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass vor allem die deutsche Automobilindustrie erfolgreiches Lobbying betreiben konnte. Abbildung 6 stellt entsprechend des geschilderten Prozesses die Interessenvermittlung dar. Während die deutsche Automobilindustrie ihre Forderungen über die Bundesregierung durch den Rat in die Verordnung implementieren konnte, verfügt die Umweltlobby nicht über diesen Kanal der politischen Einflussnahme. Ferner konnten die Umweltverbände ihren möglichen Einfluss über das Parlament nicht nutzen, wie das Verhandlungsergebnis zeigte. Hierbei erschwert sich die Lobbyarbeit dadurch, dass im informellen Trilogverfahren nur eine geringe Anzahl an politischen Entscheider_innen über eine Lösung verhandelt.

Abbildung 6: Einflusskanäle während der Vorschlagsänderung 2008



Quelle: Eigene Darstellung

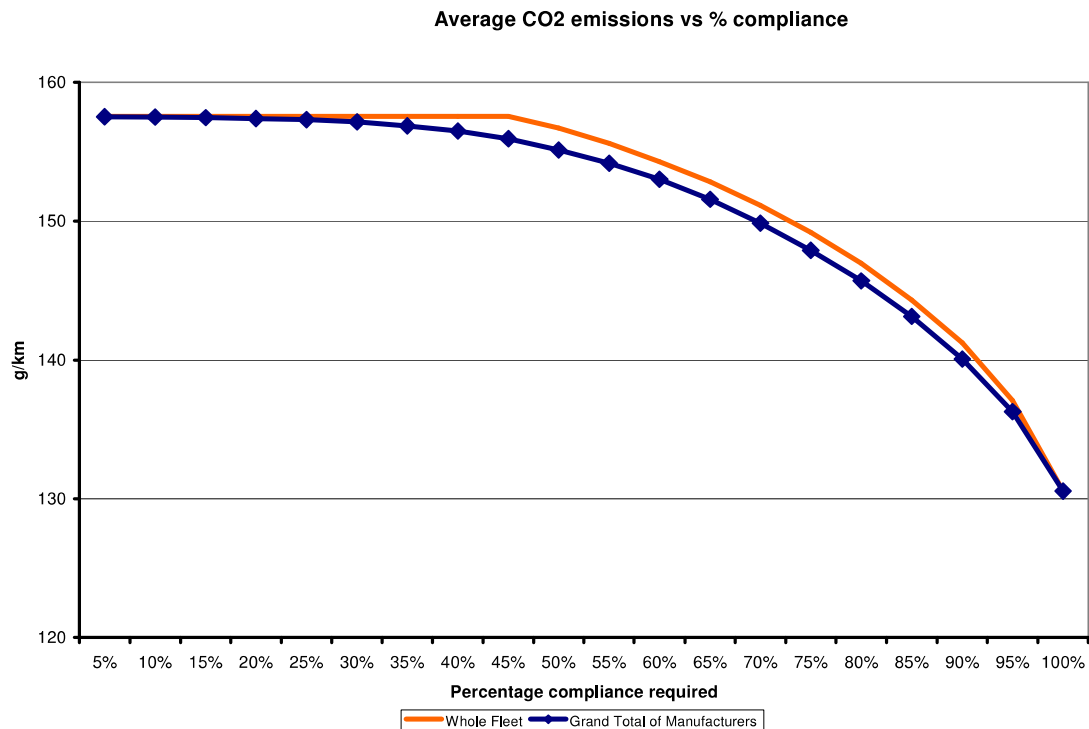
Nachhaltigkeitsbewertung der lobbyinginduzierten Gesetzesentwicklung

Die durch die deutsche Regierung und VDA forcierte Verschiebung auf 2015 sorgt für eine weitere Abnahme der ökologischen Schlagkraft der Verordnung. Lag die jährliche CO₂-Minderungsrate der Neuwagen im Kommissionsvorschlag noch bei 3,4 %, ist sie durch das Phase-In auf 2,3 % gesunken¹³. Weiterhin wird die technologische Anreizwirkung des Gesetzes um drei Jahre verschoben. So führt das Phase-In in der Übergangszeit zwischen 2012 und 2015 nicht zu einem fließenden Übergang, der die ökonomische Effizienz rechtfertigen würde. Dies zeigt eine Studie des IEEP (2008: 1 ff.), die in Abbildung 7 dargestellt wird. Die Abbildung verdeutlicht den Zusammenhang zwischen Phase-In Anteil (x-Achse) und Gesamtemission aller

¹³ Basisjahr 2006: durchschnittlicher CO₂-Ausstoß 159,2 g (vgl. VCD 2008: 6)

verkauften Fahrzeuge (y-Achse). Wie sich zeigt, besteht kein linearer Zusammenhang und eine gleichmäßige Verbrauchsminderung findet nicht statt. Der Umstand kann dadurch erklärt werden, dass der ausgeschlossene Anteil der Gesamtflotte (2012: 35 %; 2013: 25 %; 2014: 15 %; 2015: 0 %) sich auf die verbrauchsintensivsten Fahrzeuge bezieht. Für sie erfolgt die Einführung 2015 ähnlich abrupt wie die Einführung 2012 erfolgt hätte. Die ökonomische Effizienz ließ sich also kaum steigern, während die ökologische Verträglichkeit abnahm.

Abbildung 7: Durchschnittliche CO₂-Emissionen der Neuwagen anhängig vom Phase-In Anteil



Quelle: IEEP (2008: 3)

Ferner stellt die Verordnung aus technologischer Sicht durch das Phase-In keine wesentliche Verbesserung der „natürlichen Entwicklung“ dar. So lässt sich anführen, dass bereits ohne die Verordnung eine „natürliche CO₂-Minderung“ von 1,2 % p. a. der Neufahrzeuge stattgefunden hat (vgl. Kapitel 4.1.2.; T&E 2008: 4). Unter Diskontierung des Durchschnittswerts der Neufahrzeuge von 2006 ergibt sich daraus ein „natürlicher Wert“ von 143 g¹⁴ für 2015. Berücksichtigt man die Anrechenbarkeit von Ökoinnovationen, beträgt der Abstand zum vorgeschriebenen Durchschnittswert von 137 g CO₂/km noch 6 g CO₂/km, der durch technologischen Mehraufwand erreicht werden muss.

Während das Phase-In somit klar dem Ansatz der nachhaltigen Entwicklung widerspricht, handelt es sich bei Ökoinnovationen um ein Konzept, welches sich ökonomisch und ökologisch positiv auswirken kann. Mit der eingebrachten

¹⁴ Ausgangswert 2006: 159,2 g (VCD 2008: 6) wird für 9 Jahre diskontiert: $\frac{159,2g}{1,012^9} = 143g$

Anreizwirkung ist ein erhöhter Forschungs- und Entwicklungsaufwand zu erhoffen, der wiederum hochqualifizierte Arbeit fördert. Ferner steigern Innovationen den Wettbewerbsvorteil der Industrie. Zusätzlich können hierdurch Emissionsminderungen im Verkehr erzielt und die Mobilitätskosten gesenkt werden.

Andererseits lässt sich feststellen, dass die für die nachhaltige Verkehrsentwicklung relevante „Durchbrechung des Kreislaufes von wachsender Verkehrsmenge und Umweltbelastung“ (Prätorius/Wichert 2003: 30) ebenso wenig zu erwarten ist. Die Anrechenbarkeit beschränkt sich lediglich auf 7 g und macht damit ungefähr 5 % des Grenzwertes aus. Im Gegensatz hierzu soll die Verkehrsleistung von Pkw von 2011–2025 um über 10 % zunehmen (vgl. VDA 2009: 5).

Weiterhin ist aus Sicht der Technologieförderung zu kritisieren, dass die Ökoinnovationen auf die NEFZ-Messung addiert werden dürfen und dadurch die Grenzwerte steigen. Hierdurch sinkt im gleichen Maße die Innovationsbereitschaft und die oben genannten positiven Entwicklungen werden hinfällig. Genau wie beim Problem der „anderen Maßnahmen“ konnte diese Forderung von der Automobilindustrie nur durchgesetzt werden, weil die schlechte Vergleichbarkeit des NEFZ dieses „Schlupfloch“ ermöglicht.

Damit hat die Automobilindustrie mit ihrem Einfluss zwar Ansätze geliefert, die zu einer nachhaltigeren Verkehrsentwicklung beitragen können, jedoch wird dies durch Zugeständnisse in der Anrechenbarkeit und dem Phase-In überkompensiert. Durch eine bessere Kanalisierung der Ideen der Automobilindustrie bspw. von Kommission und Parlament hätte auch das Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik besser verwirklicht werden können.

4.3 III. Phase – Gesetzesanpassung 2009–2014

Die politische Kontroverse um Anpassungen der Verordnung zur Festlegung von langfristigen Zielen bis 2020 zeichnete sich durch ähnliche Detailfragen aus, wie der vorangegangene Prozess. So wurde weiterhin über mögliche Flexibilitäten, ein Phase-In sowie die Steigung und Anpassung der massebasierten Grenzwertkurve diskutiert. Da die genannten Streitpunkte bereits unter den Aspekten einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung beleuchtet wurden, wird im Folgenden auf die Entwicklung der Einflussstruktur verschiedener Lobbys eingegangen. Der Betrachtung geht ein kurzer Abriss der politischen Entwicklungen voraus.

Politische Entwicklungen

Mit der Verabschiedung der Verordnung 433/2009 verpflichtete sich die Europäische Kommission, bis Ende 2012 einen Vorschlag vorzulegen, der die Modalitäten zur Erreichung des Langfristziels von durchschnittlich 95 g CO₂/km bis 2020 beschreibt. Dieser wurde unter Berücksichtigung einer Folgenabschätzung, der „Anhörung interessierter Kreise“ sowie einer Interessengruppensitzung ausgearbeitet (vgl. KOM 2012: 2 f.). Dem Vorschlag, der im Juli 2012 an Rat und Parlament weitergeleitet wurde, war ein Arbeitspapier von CARS21 vorausgegangen. Nachdem im April 2013

der Umweltausschuss des EP für eine Änderung der Modalitäten stimmte, konnte in einem Schnellverfahren der Trilog beginnen (vgl. Euractiv 2013). Der hierbei gefundene Kompromiss sollte auf dem EU-Gipfel am 27. Juni 2013 von den EU-Ländern bestätigt werden (vgl. Euractiv 2013b). Auf Intervention Angela Merkels wurde die Abstimmung jedoch verschoben. Durch neue Vorschläge Deutschlands und damit verbundenen Verzögerungen im Rat, konnte erst am 29. November 2013 eine informelle Einigung zu einem abgeänderten Kompromiss erzielt werden (vgl. Groote 2013). Die deutsche Regierung war in diesem Zusammenhang in die Kritik geraten, da sie zum einen große Zugeständnisse in anderen europapolitischen Fragen machte, zum anderen wirtschaftlich angeschlagene Länder unter Druck setzte (vgl. Euractiv 2013c). Nach Abschluss der Verhandlungen hatte Deutschland im Vergleich zum Kommissionsvorschlag eine einjährige Verschiebung des 95 g-Grenzwertes sowie ein flexibleres Bonussystem für Niedrigemissionsfahrzeuge (<50 g CO₂/km) durchgesetzt. Umweltverbände kritisierten die „Aufweichung“ des Grenzwertes, zeigten sich aber dennoch erfreut über den nun verbindlichen Rechtsrahmen (vgl. Euractiv 2013d).

Entwicklungen der Einflussstruktur

Mit Blick auf die Einflussmöglichkeiten der konkurrierenden Lobbys lässt sich zunächst feststellen, dass kaum strukturelle Veränderungen in der Gesetzesfindung seit 2009 erkennbar sind. Der neue Kommissionsvorschlag beruhte weiterhin auf einer Interessengruppensitzung, einer Folgenabschätzung und einem CARS21-Arbeitspapier. Nach wie vor kam der Kompromiss auf informellem Weg im Trilog und unter besonderer Interessenberücksichtigung Deutschlands bzw. Merkels zustande.¹⁵ Austauschmöglichkeiten zwischen Merkel und Wissmann haben dabei weiterhin Bestand. Die strukturell bedingte *Unwucht des Wettbewerbsverhältnisses* zwischen Auto- und Umweltlobby bleibt folglich erhalten.

Vor diesem Hintergrund erscheint es interessant, dass der Arbeitsgruppe CARS21 nun mit T&E ein weiterer Vertreter der ökologischen Interessengruppierung angehört (vgl. CARS21 2012: 78). Im Sinne der Lobbygerechtigkeit ist hier eine Veränderung eingetreten. So begrüßen die ursprünglichen Kontrahenten Greenpeace und ACEA die Ergebnisse des Arbeitspapiers (vgl. ACEA 2012; taz 2012). Gleichzeitig drohen die NGOs mit Austritt aus der Arbeitsgruppe für den Fall, dass der gefundene Kompromiss abgeschwächt wird. Hierbei ist zu erwähnen, dass sich der VDA nicht mit der Forderung nach einer nutzerseitigen Betrachtungsweise durchsetzen konnte (taz 2012). Die Durchsetzungsmöglichkeiten des nationalen VDA auf Kommissionsebene sind somit begrenzt.

¹⁵ Auf die Neubesetzung des BMU durch die CDU und personelle Veränderungen in der Kommission wird in diesem Zusammenhang nicht eingegangen.

Besondere Vorfälle

Unter Berücksichtigung der bisher gewonnenen Erkenntnisse erscheint die Betrachtung zwei besonderer Vorfälle in den Jahren 2012 und 2013 lohnenswert; ein Briefwechsel zwischen Günther Oettinger und Martin Winterkorn sowie eine gemeinsame Pressemitteilung von Greenpeace und VW.

2012 veröffentlichte die Süddeutsche Zeitung ein von Energiekommissar Oettinger an VW-Chef Winterkorn gerichtetes Antwortschreiben. In diesem stellt Oettinger klar, dass der neue Kommissionsvorschlag „nicht unwesentliche Verbesserungen“ für den VW-Konzern mit sich führt, welche er begrüßt (vgl. Süddeutsche Zeitung 2012). Der Brief offenbart die direkten Einflussmöglichkeiten des VW-Konzerns auf die Meinungsfindung innerhalb der Kommission. Hat in der vorangegangenen Phase noch der europäische Dachverband ACEA auf den Vorschlag eingewirkt, scheint dies auch für einzelne Konzerne möglich zu sein. Die Anzahl der nachgelagerten Interessengruppen, welche die Autolobby vertritt, wird somit über die Zeit kleiner, während die Einflussmöglichkeiten ähnlich groß bleiben. Berücksichtigt werden sollte dabei, dass die Kommission im Trilog auch nach dem Vorschlag noch Einfluss im Sinne VWs ausüben kann.

Die aus dem Briefwechsel ableitbare Position von VW steht im Kontrast zu einer Pressemitteilung, die im März 2013 gemeinsam mit Greenpeace veröffentlicht wurde. Laut dieser erklärt VW, das Ziel von 95 g CO₂/km bis 2020 ohne Ausnahmen erreichen zu wollen. Standen Umweltorganisationen und Interessenvertreter_innen der deutschen Automobilindustrie bis dato mit konfrontativen Forderungen gegenüber, kann dies nun erstmalig als konsensorientierte Lösung zwischen den Lobbys begriffen werden. Gleichzeitig gelingt es Greenpeace damit eine Interessendivergenz innerhalb des VDA zu generieren. So fordern Daimler und BMW weiterhin Ausnahmeregelungen zur Lockerung des 95 g-Ziels (vgl. Autogazette 2013; BMW 2013: 22 f.). Das politische Gewicht des VDA, welches sich in der II. Phase durch die Geschlossenheit der nachgelagerten Verbandsmitglieder entfaltete, ist nun nicht mehr erkennbar. Die Umweltlobby hat somit einen Weg gefunden, die deutsche Autolobby zu spalten.¹⁶

Die Bedeutungsabnahme des VDA scheint jedoch im dargestellten Prozess zu keiner Verringerung der Einflussmöglichkeiten der restlichen deutschen Automobilhersteller zu führen. Laut einem Bericht des Wochenmagazins Die Zeit hat BMW über die guten Kontakte zum bayrischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer interveniert, der wiederum Angela Merkel zu erneuter Verhandlung drängte (vgl. Die Zeit 2013).

¹⁶ Schon Ende der 1990er Jahre hatte der Umweltverband eine Öffentlichkeitskampagne von VW unterstützt, in der der Konzern seinerzeit das Dreiliter-Auto ankündigte und sich mithilfe von Greenpeace als ökologisches Unternehmen präsentierte (VW 2002: 51). Das Bündnis wurde jedoch schnell aufgelöst, als Greenpeace merkte, dass es der Konzern nicht ernst meinte.

4.4 Resümee

Das Fallbeispiel untersuchte den Einfluss der deutschen Automobilindustrie vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Zunächst ist festzustellen, dass der Prozess in drei Abschnitte untergliedert ist, welche durch unterschiedliche Strukturen der politischen Einflussnahme gekennzeichnet sind.

In der ersten Phase, der freiwilligen Emissionsreduzierung, konnten die Interessenvertreter_innen der europäischen Automobilindustrie durch direkte Verhandlungen mit der Europäischen Kommission eine gesetzliche Vorschrift verzögern. Die Kommission erkannte dabei die fehlende Durchsetzungsmacht des ACEA gegenüber seinen Verbandsmitgliedern zu spät, wodurch Potenziale in der Emissionssenkung und der nachhaltigen Verkehrsentwicklung nicht ausgeschöpft wurden.

Die zweite Phase zeigte die Kanäle und Plattformen der Autolobby an den verschiedenen Stationen des Gesetzfindungsprozesses auf. Diese waren die CARS21-Gruppe, die öffentliche Anhörung und Folgeabschätzung der EU-Kommission sowie die Europäisierung der deutschen Automobilinteressen durch die Bundesregierung. In jedem der Fälle konnte die Autolobby, entgegen der Vorstellungen der Umweltverbände, einen wesentlichen Teil ihrer Forderungen verwirklichen. Die Einführungsverschiebung (Phase-In) und die Erhöhung des Grenzwertes durch den „integrierten Ansatz“ sind die größten Erfolge der Automobilindustrie in diesem Prozess. Da hierdurch die Effizienzsteigerung der Motorentechnologie kaum über das „business as usual“ hinausgeht, kann auch nicht von einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung gesprochen werden. Dennoch zeigte die Autolobby mit Ideen zur Innovationsförderung über „andere Maßnahmen“ und „Ökoinnovationen“ Ansätze auf, die nachhaltige Entwicklung zu stärken. Diese wurden jedoch durch die oben genannten Zugeständnisse neutralisiert.

Die Gesetzanpassung, welche die dritte und letzte Phase des Prozesses darstellt, weist ähnliche Charakteristika wie der vorangegangene Abschnitt der Gesetzesfindung auf. Weiterhin nutzt die Interessenvertretung der Automobilindustrie die Plattform CARS21 sowie den Kanal zur deutschen Bundesregierung, um ihre Forderungen nach Phase-In und Flexibilitäten erfolgreich durchzusetzen. Hierbei deutet sich jedoch eine Zersplitterung der deutschen Automobillobby in Partikularinteressen an. Ob dies Auswirkungen auf den Lobbyeinfluss haben wird, zeigt sich mit der nächsten Runde der Gesetzesänderung für Grenzwerte bis 2025.

5 Fazit

Ausgehend von den vorangegangenen Resümees lassen sich drei wesentliche Themenpunkte identifizieren, die in beiden Fallbeispielen als besonders relevant erscheinen. Die politischen Ebenen der Interessenvermittlung, die unterschiedlichen Stadien im Lobbyingprozess sowie die Auslegung der Nachhaltigkeitsstrategien im Verkehrssektor.

Es lässt sich zunächst konstatieren, dass die beiden Fallbeispiele auf unterschiedlichen *politischen Ebenen* verortet sind. Während der Diskurs um die Elektromobilität der NPE auf nationaler Ebene stattfindet und die Leitlinien der Bundesregierung in Fragen der Elektromobilität tangiert, handelt es sich bei der CO₂-Grenzwertsetzung für Pkw um eine ordnungspolitische Maßnahme der Europäischen Legislative. Bei der Frage um den CO₂-Grenzwert für Pkws ist im Verlauf des Diskurses gar eine Ebenendifferenzierung der Interessenvertretungen nach Kommission und anschließend Bundesregierung erkennbar.

Ein weiterer Schnittpunkt beider Prozesse ist durch die *Stadien der politischen Einflussnahme* gegeben. So handelt es sich bei der NPE um ein vorpolitisches Gremium, welches keinen unmittelbaren Einfluss auf Gesetzesentwürfe und -texte ausübt, sondern in Form seiner politischen Beratungsleistung beeinflussend aktiv wird. Folglich ging es beim Lobbying in der Plattform entscheidend darum, die Deutungshoheit über den Begriff „Elektromobilität“ zu erlangen. Das ist der beteiligten (Auto-) Industrie, zugunsten des privaten Pkw, im Wesentlichen gelungen. Errungenschaften und positive Assoziationen mit Bezug zum Begriff „Elektromobilität“ werden in der Folge nur auf das Automobil und nicht auf andere Bereiche des Verkehrs, wie ÖV, Radverkehr oder Multimodalität, projiziert.

Das europapolitische Pendant zur NPE bildet die im zweiten Fallbeispiel analysierte CARS21-Gruppe, welche gleichfalls als lobbyiertes Beratungsgremium noch vor der Gesetzesausarbeitung Einfluss auf die (europäische) Regierung nahm. Es zeigte sich, wie der durch die Automobilhersteller lancierte „integrierte Ansatz“ seinen Weg über den Kommissionsvorschlag in die Verordnung 443/2009 fand. Herauszustellen ist dabei, dass das Stadium der vorpolitischen Beratung überschritten wird und nahtlos in den Gesetzesfindungsprozess überleitet. Größtenteils ist es der Automobilindustrie auch hier gelungen, ihre Interessen durchzusetzen. Im Unterschied zum Deutungshoheitsanspruch der NPE über einen konzeptionellen Begriff, zielte der Lobbyismus hier auf die Abschwächung einer technischen Norm im Sinne der Automobilindustrie ab. Die Begrifflichkeit des „integrierten Ansatzes“ kann zwar ebenso als Deutungshoheitsanspruch verstanden werden, ist jedoch nur das Mittel, um die Stoßrichtung des Gesetzes im Sinne der Autoindustrie abzuändern.

Unter dem Gesichtspunkt der drei Nachhaltigkeitsstrategien (Effizienz-, Konsistenz-, Suffizienzstrategie) spiegeln beide Diskurse den „derzeit üblichen“ Umsetzungsstand zum Thema nachhaltiger Verkehr wider. Gemeint ist damit, dass Nachhaltigkeitsbemühungen im Verkehrssektor in aller Regel durch die *Effizienzstrategie* dominiert sind und vorwiegend auf technische Weiterentwicklungen, anstelle konzeptioneller Änderungen, gesetzt wird.

Die NPE setzt auf einen nachhaltigeren MIV in Form von E-Fahrzeugen. Der Einbau elektrischer Antriebe in Pkw dient zur Steigerung ihres Effizienzgrades und darüber hinaus zur Vermeidung direkter Schadstoffemissionen vom Fahrzeug. Der klimapolitische Nutzen ist jedoch maßgeblich vom Anteil erneuerbarer Energien zur Ladung der Traktionsbatterien abhängig.

Die Verordnung zur CO₂-Grenzwertnormierung spitzt die Ausrichtung auf die Effizienzstrategie noch weiter zu; sie kann als „Effizienzgesetz“ verstanden werden. Durchschnittliche Verbrauchs- bzw. Emissionssenkungen von Pkw sollen mittels einer ordnungspolitischen Maßnahme erreicht werden. Ob die Verordnung jedoch über die Effizienzsteigerung der natürlichen Entwicklung hinaus wirksam wird, scheint fraglich. Wie gezeigt wurde, ist dies in Teilen auf den Lobbyismus der deutschen Automobilindustrie zurückzuführen.

Die *Konsistenz- bzw. Effektivitätsstrategie* kommt lediglich im Beispiel der NPE und hier auch nur in Ansätzen zum Tragen. So befasst sich AG5 „Materialien und Recycling“ u. a. mit der Kreisführung von Stoffen durch Recycling, die verstärkt für Elektrofahrzeuge (Leichtbau- und Verbundwerkstoffe) und in deren Antriebssträngen sowie Batterien (z. B. Neodym, Lithium) benötigt werden (vgl. NPE/AG5 2010: 19).

Die *Suffizienzstrategie* ist mit der gegenwärtigen Praxis des Verkehrs und Wirtschaftens weitgehend nicht vereinbar (vgl. Winterfeld 2007: 47). Dementsprechend findet der „Königsweg“ unter den Nachhaltigkeitsstrategien in der Arbeit der NPE kaum Berücksichtigung. Zwar versucht man durch die Elektrifizierung der Antriebe den Energieverbrauch von Pkw zu mindern, dies geschieht jedoch weniger unter dem Aspekt der Begrenzung von Verkehrsleistungen und Konsum (Verhaltensänderung), denn mehr unter industrie- und rohstoffpolitischen Zwängen (Endlichkeit der Rohstoffe und fossilen Energieträger). Ein materieller Verzicht auf das eigene Fahrzeug im Sinne der Nachhaltigkeit, z. B. durch die verstärkte Förderung des ÖPNV oder die Nutzung alternativer Verkehrsangebote wie E-Carsharing, wird von der NPE nicht angestrebt.

Auch am Beispiel der CO₂-Norm finden sich kaum Ansätze der Suffizienzstrategie wieder. So unterblieb in der I. Phase der freiwilligen Emissionsreduzierung die Veröffentlichung der Herstelleremissionen durch die Kommission, wodurch es dem Nutzer bei seiner Verkehrsmittelauswahl an ökologischer Transparenz mangelte. Interessanterweise ist die in der II. Phase eingebrachte nutzerseitige Betrachtungsweise den Interessenvertreter_innen der Automobilindustrie zuzuschreiben. Diese lieferten durch Vorschläge wie der Gangwechselanzeige oder dem Fahrer_innentraining Minimalansätze im Sinne der Suffizienzstrategie, welche jedoch von der Kommission nicht kanalisiert wurden.

Der eingangs geforderte Dreiklang der Nachhaltigkeitsstrategien bleibt somit in beiden Diskursen unerfüllt. Um jedoch eine Verkehrswende ähnlich derer im Energiesektor zu realisieren, muss zunächst die Gleichberechtigung aller Interessengruppen sowie der drei Nachhaltigkeitsstrategien hergestellt werden.

Im Bereich des Personenverkehrs wurde eine zentrale Zielsetzung scheinbar bereits von der Realität überholt – Verkehrs- und Wirtschaftswachstum haben sich im

(verkehrsplanerisch) negativen Sinne voneinander entkoppelt. Der Fokus auf die Suffizienzstrategie erscheint daher gegenwärtig, auch mit Blick auf den Güterverkehr, als noch wichtiger. Insgesamt gilt es die Verkehrs- und die Energiewende zugunsten einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung miteinander zu verknüpfen.

Literaturverzeichnis

- 1999/125/EG: Empfehlung der Kommission über die CO₂-Minderung von Personenkraftwagen. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.). Brüssel.
- 2000/303/EG: Empfehlung der Kommission über die Minderung von CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen (KAMA). Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.). Brüssel.
- ACEA (2007): ACEA answer to Commission consultation. http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/acea_en.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- ACEA (2008): Reduzierung der CO₂-Emissionen von Pkws. Auf dem Weg zu einem integrierten Ansatz. http://www.acea.be/images/uploads/files/20080207_BROCHURE_DD_Ger.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- ACEA (2012): Vehicle makers urge EU to act upon cars21 recommendation. http://www.acea.be/press-releases/article/press_release_vehicle_makers_urge_eu_to_act_upon_cars21_recommendations. Download am 20.03.2014.
- Autogazette (2013): Wissmann erneuert Forderung nach Super Credits. <http://www.autogazette.de/wissmann/co2/unternehmen/wissmann-erneuert-forderung-nach-supercredits-414025.html>. Zugriff am 10.08.2014.
- Automobilwoche (2013): EU bestätigt erstmals Öko-Innovation eines Autoherstellers. <http://www.automobilwoche.de/article/20130417/NACHRICHTEN/130419923/eu-bestatigt-erstmal-oko-innovation-eines-autoherstellers#.VloGMt5EZsQ>. Zugriff am 10.12.2014.
- Baddenhausen-Lange, Heike (2005): Der aktuelle Begriff, CARS 21. Wissenschaftliche Dienst des Bundestages (Hrsg.). Berlin.
- BDEW – Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. (2013a): Entwicklung Primärenergieverbrauch, Stromverbrauch und BIP. Jährliche Änderungsraten 1971–2013. [http://www.bdew.de/internet.nsf/id/67CB249B0B02C15FC1257CC50034F4C9/\\$file/PEV%20Stromverbrauch%20und%20BIP%20Entwicklung%201971_2013%2029Apr2014_o_jaehrlich_Ba%20Ki.pdf](http://www.bdew.de/internet.nsf/id/67CB249B0B02C15FC1257CC50034F4C9/$file/PEV%20Stromverbrauch%20und%20BIP%20Entwicklung%201971_2013%2029Apr2014_o_jaehrlich_Ba%20Ki.pdf). Zugriff am 16.07.2014.
- BDEW – Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. (2013b): Energie-Info. Entwicklung der Energieversorgung 2012. [http://www.bdew.de/internet.nsf/id/7AACA6D65A6442A7C1257B3500510242/\\$file/353_Energie-Info_Entwicklung_der_Energie-versorgung_2012.pdf](http://www.bdew.de/internet.nsf/id/7AACA6D65A6442A7C1257B3500510242/$file/353_Energie-Info_Entwicklung_der_Energie-versorgung_2012.pdf). Zugriff am 16.07.2014.
- Becker, Udo (2011): Verkehr und Umwelt – Zu den übergeordneten Zielen von Verkehrspolitik und der Rolle von Umweltaspekten. In: Verkehrspolitik – Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden. S. 77–89.
- Beez, Fabiana (2011): Politikformulierung und Interessenvermittlung am Beispiel der Festlegung von CO₂-Emissionsgrenzwerten für neue Pkw in der Europäischen Union. Aachen.
- BMU (2007): CO₂-Emissionen neuer Pkw: http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/verk_co2_pkw_neu.pdf. Download vom 13.02.2013.

- BMU (2009): Die EU-Verordnung zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Pkw. http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/eu_verordnung_co2_emissionen_pkw.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- BMW – Bayerische Motoren Werke (2013): BMW Jahreshauptversammlung 2013. Rede Dr. Reithofer. http://www.bmwgroup.com/d/0_0_www_bmwgroup_com/investor_relations/corporate_events/hauptversammlung/2013/_pdf/Rede_Dr_Reithofer_HV_2013.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- Bpb – Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (2010): Europäische Gesetzgebung. http://www.bpb.de/themen/LGXOCR,0,0,Europ%EAische_Gesetzgebung.html. Zugriff am 10.08.2014.
- Breuer, Rayna (2010): Der Trilog – das andere Schlichtungsverfahren. http://www.europa-digital.de/dschungelbuch/gesetzgebung/Trilog_das_andere_Streitschlichtungsverfahren_EU.shtml. Download vom 13.02.2013.
- BUND / NABU / DUH / VCD (2007): Gemeinsame Position der Verbände zur Umsetzung der EU-weiten Regulierung zur CO₂-Reduzierung von Pkw. http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/nabu_bund_vcd_duh_de.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2014a): Nationale Plattform Elektromobilität. Berlin: <http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/nationale-plattform-elektromobilitaet/>. Zugriff am 06.08.2014.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2014b): Nationale Plattform Elektromobilität: Vorsitz und Mitglieder der Lenkungs-kreises. Berlin: http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/nat_plattform_elektromobilitaet_mitglieder_lenkungs-kreis_bf.pdf. Download vom 06.08.2014.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2014c): Nationale Plattform Elektromobilität – Mitgliederliste Arbeitsgruppen. Berlin. Berlin: http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/nat_plattform_elektromobilitaet_mitglieder_arbeitsgruppen_bf.pdf. Download vom 06.08.2014.
- Bundesregierung (1996): Drucksache 13/4847: Maßnahmen der Bundesregierung zur Verringerung des absoluten Kraftstoffverbrauchs. <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/13/048/1304847.pdf>. Zugriff am 10.08.2014.
- Bundesregierung (2009): Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung. Berlin: http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/nep_09_bmu_bf.pdf. Download vom 17.08.2013.
- Bundesregierung (2014): Energiewende. Anteil erneuerbarer Energien wächst weiter. <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2014/01/2014-01-13-bdew-energiebilanz-2013.html>. Zugriff am 16.07.2014.
- Bundestag (2013): Mitwirkungsrechte. http://www.bundestag.de/bundestag/europa_internationales/eu/mitwirkungsrechte/mitwirk01.html. Download vom 13.02.2013.
- CARS 21 (2012): On the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union. Final Report 2012. Luxemburg.
- CARS21 (2006): A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century. Luxemburg.
- DeStatis – Statistisches Bundesamt (2012): Verkehr – Verkehr im Überblick 2011.

- https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/VerkehrUeberblick2080120117004.pdf?__blob=publicationFile. Zugriff am 16.07.2014.
- Deters, Henning (2010): Legislating Car Emissions. What derives Standards in EU Environmental Policy? Bremen.
- Die Zeit (2013): Gift für das Klima. Wie die Automobilindustrie die Bundesregierung zu ihrem wichtigsten Verbündeten gemacht hat. Ein Kunststück des Lobbyismus. <http://www.zeit.de/2013/37/autoindustrie-bundesregierung-lobbyismus> Zugriff am 10.08.2014.
- EG – Europäische Gemeinschaft (2009): Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Brüssel
- EMF (2007): Die Position des europäischen Metallgewerkschaftsbundes zur Reduzierung der CO₂-Emissionen von Personenfahrzeugen und leichten Nutzkraftwagen. Luxemburg.
- EU-Info (2013): Wie wird Deutschland in der EU vertreten?. <http://www.eu-info.de/deutsche-europapolitik/strukturen-deutschen-europapolitik/>. Zugriff am 10.08.2014.
- Euractiv (2007): Fahrzeugemissionen: Keine Einigkeit innerhalb der europäischen Kommission. <http://www.euractiv.com/de/verkehr/fahrzeugemissionen-keine-einigke-news-251381>. Download vom 13.02.2013.
- Euractiv (2008): Fahrzeugemissionen: Merkel und Sarkozy erreichen „Durchbruch“. <http://www.euractiv.com/de/verkehr/fahrzeugemissionen-merkel-sarkozy-erreichen-durchbruch/article-173201>. Zugriff am 10.08.2014.
- Euractiv (2008b): EU erzielt Abkommen über CO₂-Emissionen von Autos: <http://www.euractiv.com/de/verkehr/eu-erzielt-abkommen-ueber-co2-em-news-254541>. Zugriff am 10.08.2014.
- Euractiv (2013): MEPs back fuel efficiency plan. <http://www.euractiv.com/energy-efficiency/meps-back-fuel-efficiency-plan-c-news-519335>. Zugriff am 10.08.2014.
- Euractiv (2013b): Diplomat Germany dictated delay. <http://www.euractiv.com/transport/diplomat-germany-dictated-delay-news-528947> Zugriff am 10.08.2014.
- Euractiv (2013c): Merkel gegen alle. Neue CO₂-Abgas Grenzwerte schurkenhaft blockiert. <http://www.euractiv.de/energie-und-klimaschutz/artikel/merkel-gegen-alle-neue-co2-abgas-grenzwerte-fuer-autos-schurkenhaft-blockiert-007803>. Zugriff am 10.08.2014.
- Euractiv (2013d): EU Parliament backs tougher car emissions limits. <http://www.euractiv.com/transport/eu-parliament-backs-tougher-car-news-533744>. Zugriff am 10.08.2014.
- FAZ – Frankfurter Allgemeine Zeitung (2005): Verheugen will Autoindustrie helfen. <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/europaeische-union-verheugen-will-der-autoindustrie-helfen-1210669.html>. Zugriff am 10.08.2014.
- Greenpeace (2007): Submission to the European Commission consultation. http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/greenpeace_en.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- Greenpeace (2007b): Klimaschutz unter den Rädern. Wie die Autoindustrie die Klimapolitik torpediert. Wien.

- Groote, Matthias (2013): "CO₂-Abkommen für Autos – Die Vernunft hat gesiegt!" – Europäische Mitgliedstaaten stimmen Kompromiss über neue PKW-Grenzwerte zu http://www.matthias-groote.de/_nachrichten/2013/364463.php. Zugriff am 10.08.2014.
- Gude, Hubert (2005). Affäre: Gabriel wollte mehr. In: Focus Magazin. http://www.focus.de/politik/deutschland/affaere-gabriel-wollte-mehr_aid_210720.html. Zugriff am 10.08.2014.
- Handelsblatt (2008): CO₂-Minderung: EU geht auf deutsche Autoindustrie zu. <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/deutsche-autobauer-finden-geplante-strafen-zu-hoch-co2-minderung-eu-geht-auf-deutsche-autoindustrie-zu/2947030.html>. Zugriff am 10.08.2014.
- Hopf, Rainer / Voigt, Ulrich (2004): Verkehr, Energieverbrauch, Nachhaltigkeit. Reihe Umwelt und Ökonomie Band 36. Heidelberg: Physica-Verlag. S.21–23.
- IEEP (2006): Review and analysis of the reduction potential and costs of technological and other measures to reduce CO₂-emissions from passenger cars. Final Report. Contract Number SI2.408212. Brüssel.
- IEEP (Hrsg.) (2008): The impact of Phasing in Passenger Car CO₂. 3 final. Ort unbekannt.
- Ifo – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung (2008): EU-Vorgaben zur CO₂-Minderung der Automobilindustrie. Klimaschutz oder Industriepolitik? Ifo Schnelldienst 3/2008. München.
- Jacobs, Stefan (2012): Stadtentwicklung: Es wird eng in Berlin. <http://www.tagesspiegel.de/berlin/stadtentwicklung-es-wird-eng-in-berlin/7348518.html>. Zugriff am 10.08.2014.
- KBA – Kraftfahrtbundesamt (2014): Neuzulassungen. Jahresbilanz der Neuzulassungen 2013. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/neuzulassungen_node.html. Zugriff am 16.07.2014.
- Kleinfeld, Ralf / Zimmer, Annette / Willems, Ulrich (2007): Lobbying: Strukturen. Akteur_innen. Strategien. Wiesbaden.
- KOM – Europäische Kommission (1995) 689 endg.: Eine Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und zur Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs. Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.). Brüssel.
- KOM – Europäische Kommission (2007): Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. 19 endg. Europäische Kommission (Hrsg.). Brüssel
- KOM – Europäische Kommission (2007b): Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS21. 22 endg. Europäische Kommission (Hrsg.). Brüssel
- KOM – Europäische Kommission (2007c): Vorschlag für eine Verordnung zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts zur Verringerung der CO₂-Emissionen. 856 endg. Europäische Kommission (Hrsg.). Brüssel
- KOM – Europäische Kommission (2007d): Öffentliche Anhörung zur Umsetzung der CO₂- und Pkw-Strategie der Kommission. IP/07/996. Brüssel.
- KOM – Europäische Kommission (2012): Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der

- Verordnung (EG) Nr. 443/2009 hinsichtlich der Festlegung der Modalitäten für das Erreichen des Ziels für 2020 zur Verringerung der CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen. 393 final. Europäische Kommission (Hrsg.). Brüssel.
- Köppl, Peter: Power Lobbying: Das Praxishandbuch der Public Affairs. Wie professionelles Lobbying Unternehmenserfolge absichert und steigert. Wien.
- Lahl, Uwe (2008): Die Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. In: Im Spannungsfeld zwischen CO₂-Einsparungen und Emissionsabsenkung. Hrsg. V. Norbert Metz. Aachen. S.118–124.
- Leif, Thomas / Speth, Rudolf (2003): Anatomie des Lobbyismus. Einführung in eine unbekannte Sphäre der Macht. In: Die stille Macht: Lobbyismus in Deutschland. Speth, Rudolf / Leif, Thomas (Hrsg.). Wiesbaden. 7–32.
- Leif, Thomas / Speth, Rudolf (2006): Die fünfte Gewalt: Lobbyismus in Deutschland. Wiesbaden.
- Meuser, Michael & Nagel, Ulrike (2009): Experteninterview und der Wandel der Wissensproduktion. In: Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungen. Bogner, Alexander/ Littig, Beate/ Menz, Wolfgang (Hrsg.): 3. Grundlegend überarbeitete Auflage, S. 35–60.
- Mrusek, Konrad (2009): Guter Draht zur Kanzlerin. <http://www.faz.net/aktuell/politik/matthias-wissmann-guter-draht-zur-kanzlerin-1750951.html>. Zugriff am 10.08.2014.
- Nowack, Felix (2014): Lobbying im Verkehr, Einflussnahme auf verkehrspolitische Entscheidungen am Beispiel der „Nationalen Plattform Elektromobilität“. Unveröffentlichte Bachelorarbeit am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin. Berlin.
- NPE – Nationale Plattform Elektromobilität (2010): Zwischenbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität. Berlin: http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/bericht_emob_bf.pdf. Download vom 17.08.2013.
- NPE – Nationale Plattform Elektromobilität (2011): Zweiter Bericht der Nationalen Plattform Elektromobilität. Berlin: http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/bericht_emob_2.pdf. Download vom 17.08.2013.
- NPE – Nationale Plattform Elektromobilität (2010): Arbeitsgruppe 5 „Materialien und Recycling“ der Nationalen Plattform Elektromobilität: Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 5 Materialien und Recycling. Berlin: http://www.bmu.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/zwischenbericht_emob_ag5_bf.pdf. Download vom: 27.12.2013.
- Prätorius, Gerhard / Wichert, Christian (2003): Integrierte Verkehrspolitik als Realtypus – mehr als die Summe von Teillösungen? Berlin.
- Rammler, Stephan (2015): Nachhaltige Mobilität – Geschichte und Zukunftsperspektiven. In: Handbuch Verkehrspolitik. Hrsg.: Schöller, Oliver/Canzler, Weert/ Knie, Andreas, Wiesbaden. DOI 10.1007/978-3-658-04777-1_18-1.
- RAT – Rat der Europäischen Union (2006): Die neue EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung. Rat der Europäischen Union. <http://register.consilium.europa.eu/pdf/de/06/st10/st10117.de06.pdf>. Zugriff am 10.08.2014.
- Scharte, Benjamin (2010): Do domestic concern matter? – der Einfluss nationaler Interessengruppen auf die Position von Staaten zur Umweltpolitik auf EU-Ebene. Mainz.
- Schöller, Oliver (2006): Mobilität im Wettbewerb. Möglichkeiten und Grenzen einer

- integrierten Verkehrspolitik im Kontext deregulierter Verkehrsmärkte. Edition der Hans Böckler Stiftung 162. Düsseldorf.
- SEC (2007): Impact Assessment. Proposal for a regulation to reduce CO₂-emissions from passenger cars. 1723. Commission of the European Communities. Brüssel.
- Spiegel (2007): Neue Richtlinie: Gabriel wirft EU Wettbewerbskrieg vor. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/neue-richtlinie-gabriel-wirft-eu-wettbewerbskrieg-gegen-deutsche-autobauer-vor-a-524273.html>. Zugriff am 10.08.2014.
- SRU (2005): Potenziale und Instrumente zur CO₂-Verhinderung von Pkw. Auszüge aus dem Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr. Sachverständigenrat für Umweltfragen (Hrsg.). Berlin.
- Stern (2007). Regierung wettet gegen Abgasplan. <http://www.stern.de/wirtschaft/news/eu-kommission-regierung-wettet-gegen-abgas-plan-605778.html>. Zugriff am 10.08.2014.
- Sternkopf, Benjamin (2013): Lobbyismus im Verkehr – Ist die Einflussnahme der Autolobby im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik? Unveröffentlichte Bachelorarbeit. Berlin.
- Straßner, Alexander (2006): Funktionen von Verbänden in der modernen Gesellschaft. In: Verbände und Lobbyismus. Aus Politik und Zeitgeschichte. Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.). 15-16/2006. Bonn. S. 10–17.
- Süddeutsche Zeitung (2012): Oettinger, Freund der Automobilindustrie. http://www.sueddeutsche.de/app/downloads/Brief_Oettinger_Winterkorn.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- T&E (2008): Position Paper: Low carbon cars – good for drivers, good for economy, good for environment. http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Cars%20CO2%20Position%20Paper%20301012%20Final_0.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- Taz – Die Tageszeitung (2012): EU-Arbeitspapier zu CO₂-Grenzwerten. Nur die Technik zählt. <http://www.taz.de/1/archiv/print-archiv/printressorts/digi-artikel/?ressort=wu&dig=2012%2F06%2F07%2Fa0126&cHash=9b7ed06c233b377585fd060f7332903d>. Download am 20.03.2014.
- UBA (2007): Options for Limiting CO₂-Emissions from Passenger Cars. http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/umwelt_bundesamt_en.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- UBA (2013): Treibhausgasausstoß in Deutschland 2012. Vorläufige Zahlen aufgrund erster Berechnungen und Schätzungen des Umweltbundesamtes. http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/hintergrund_treibhausgasausstoss_d_2012_bf.pdf. Zugriff am 16.07.2014.
- VCD (2008). VCD-Hintergrundpapier: Grenzwerte für Pkw. http://www.duh.de/uploads/media/VCDHintergrundpapier_CO2Grenzwert.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- VDA (2007): Communication from the Commission on Reducing CO₂-Emissions from passenger Cars. http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/vda_en.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- VDA (2008): Auto Jahresbericht 2008. Frankfurt am Main.
- VDA (2009): Handeln für den Klimaschutz. CO₂-Reduktion in der Automobilindustrie. 2. Überarbeitete Auflage. Frankfurt am Main.

- VW (2002): Umweltbericht 2001/2002. Mobilität und Nachhaltigkeit. http://www.volkswagen.de/content/medialib/vwd4/de/Volkswagen/Nachhaltigkeit/service/download/umweltberichte/umweltbericht_20012002deutsch48mb/_jcr_content/renditions/rendition.file/umweltberichte_par_0009_file.pdf. Zugriff am 10.08.2014.
- Wehrmann, Iris (2007): Lobbying in Deutschland: Begriff und Trends. In: Lobbying: Strukturen, Akteur_innen, Strategien. Kleinfeld, Ralf / Zimmer, Annette / Willems, Ulrich (Hrsg.). Berlin. 36–64.
- Winterfeld, Uta (2007): Keine Nachhaltigkeit ohne Suffizienz: Fünf Thesen und Folgerungen. Wuppertal: epub.wupperinst.org/files/2740/2740_Winterfeld.pdf. Download vom 09.12.2013.