Opel-Chef fordert offene CO2-Diskussion

Opel-Chef Dr. Karl-Thomas Neumann hat dazu aufgerufen, die künftigen CO2-Regulierungen der Autos auf den Prüfstand zu stellen und eine offene Diskussion angeregt. Er schlug auf einer internationalen Fachkonferenz zu dem Thema in Brüssel für die Zeit ab 2020 ein Modell vor, das zum einen weiterhin auf „vernünftigen Grenzwerten für den Flottenverbrauch“ basiert, zum anderen aber auch andere Elemente vorsieht – beispielsweise die Einbindung in den europäischen Emissionshandel.

Das renommierte Massachusetts Institute of Technology (MIT) der Universität Cambridge in den USA stellte auf der Tagung in Brüssel, zu der Opel und das Hessische Ministerium für Bundes- und Europa-Angelegenheiten eingeladen hatten, seine aktuelle Studie vor, die die Vor- und Nachteile der aktuellen Regulierungssystematik beleuchtet. Dabei schauen die Wissenschaftler vor allem aus einem volkswirtschaftlichen Blickwinkel auf das Thema. Fazit: Die aktuelle Regulierung, die sich lediglich auf Emissionsgrenzwerte von Neuwagen beschränkt, habe Schwächen. So sei sie weder besonders effektiv in Hinblick auf ihren Klimaeffekt noch unter makroökonomischen Aspekten besonders effizient, heißt es.

Vertreter des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW) aus Mannheim und Professor Andreas Löschel von der Universität Münster zeigten in ihrer Studie Alternativen auf. Löschel: „Insbesondere der Emissionshandel erweist sich als vielversprechende Möglichkeit, denn nichts spricht dagegen, diesen Handel, der sich bislang auf Kraftwerke und energieintensive Industrien konzentriert, auch im Sektor Transport und Verkehr umzusetzen.“ John Riley vom MIT rechnete vor, dass die Einbeziehung des Emissionshandels in die CO2-Regulierung des Verkehrssektors der EU-Volkswirtschaft Einsparungen von 25 bis 60 Milliarden Euro bringen könnte.

An der anschließenden Diskussion nahmen auch die Europapolitiker Philip Owen von der Generaldirektion Klima bei der EU-Kommission und EU-Parlamentarier Jens Gieseke sowie Richard Smokers von der niederländischen Organisation für Angewandte Naturwissenschaftliche Forschung (TNO).

Die aktuelle Kohlendioxid-Regelung bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in der Europäischen Union konzentriert sich auf den Durchschnittsverbrauch der Neuwagenflotte jedes Herstellers in der EU. Als Zielwerte sind 130 Gramm CO2 je Kilometer für dieses Jahr und 95 Gramm je Kilometer für das Jahr 2021 festgeschrieben. Durch diese Regulierung, die ausschließlich die Neuwagenflotte betrachtet, werde ein Großteil der tatsächlichen Emissionen gar nicht berücksichtigt, werfen Kritiker ein. Gleiches gelte für die tatsächliche Fahrleistung und die Fahrweise. Zudem werde die Autoindustrie wesentlich schlechter gestellt als andere Branchen. „Wir brauchen einen fairen Wettbewerb bei der CO2-Regulierung. Jetzt ist es an der Zeit, an den Rahmenbedingungen zu arbeiten“, sagte Opel-Vorstandsvorsitzender Neumann.

Mit dem Corsa 1.3 CDTI Ecoflex bietet Opel derzeit parallel zum VW Polo 1.4 TDI Blue Motion den sparsamsten Serien-Pkw der Welt an. Der Normverbrauch beider Fahrzeuge liegt bei 3,1 Litern Diesel je 100 Kilometer. Das entspricht 82 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Peugeot hat für den kommende Woche beginnenden Genfer Autosalon sogar ein Modell mit einem Normdurchschnittsverbrauch von 3,0 Litern angekündigt. Das bedeutet CO2-Emissionen von 79 Gramm pro Kilometer. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel

Opel-Chef Karl-Thomas Neumann.