

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der gegenwärtigen Debatte betr. CO₂-Vermeidung sind aus meiner Sicht einige Punkte relevant, die ich nachfolgend ausführen möchte.

Die Automobilindustrie ist ein bedeutender Industriezweig in Europa, der für eine hohe Zahl von Arbeitsplätzen, eine hohe Wertschöpfung und einen bedeutenden Technologie- und Innovationstreiber steht. Insofern ist die Weiterentwicklung der anstehenden Regelungen unter einer ausgewogenen Berücksichtigung aller wesentlichen Aspekte von hoher Bedeutung. Zudem ist es in jedem Fall sinnvoll, ja erforderlich, Kapital an den Stellen einzusetzen, wo eine möglichst hohe Hebelwirkung im Hinblick auf das angestrebte Ziel der CO₂-Reduzierung erzielt wird. Die Frage, ob nur innermotorische oder Fahrzeug bezogene Maßnahmen oder nicht - was ich für richtig und zielführend halte - auch zusätzliche Maßnahmen, die z.B. Effizienzsteigerung der Verkehrsführung, betrachtet werden und mit welchem Gewicht, darf nicht einseitig entschieden werden.

Die Vorgabe von einheitlichen festen Zielwerten von z.B. 120 g/km wird der differenzierten Situation auf keinen Fall gerecht, da hiermit der Druck für eine weitere Energieeffizienz für eine große Zahl von Fahrzeugen, die zukünftig unterhalb der festen Grenzwerte liegen werden, entfällt. Damit würde an dieser Stelle die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes stagnieren. Sinnvoller erscheint mir hier, Zielwerte für Verbrauchseffizienz abhängig von Fahrzeugparametern wie Gewicht und/oder Größe zu formulieren. Dies würde nicht einseitig einen Kreis von Herstellern, z.B. Premiumhersteller, die häufig Technologietreiber sind, belasten, aber gleichzeitig eine bessere Bilanz in der CO₂-Reduzierung ermöglichen. Ein Verbot von Produkten allein aufgrund von Verbrauchseigenschaften würde nach meinem Verständnis dem Recht auf Entfaltung, aber auch dem Ziel der Verbrauchsreduzierung nicht gerecht werden.

Über die Zeiträume für die Einführung von neuen Regulierungen muß angesichts der relativ langen Zeiträume für die Entwicklung grundlegender neuer Technologien sorgfältig diskutiert werden. Quantensprünge sind hier unrealistisch oder erfordern einen Kapitaleinsatz sowie eine erhebliche Verteuerung von Produkten, die vom Verbraucher zu tragen ist. Es ist äußerst fraglich, ob auf diesem Wege ein Optimum im Hinblick auf die breitflächig erforderliche Steigerung der Energieeffizienz erzielt werden kann, die auf vielen Gebieten, nicht nur im Verkehrssektor, eine Allokation von Entwicklungsleistung und Kapital erfordert.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. P. Heuler