



ANZEIGE

Home > Wirtschaft > Kampf gegen harte CO2-Auflagen

11. Oktober 2012, 05:09 Uhr Kampf gegen harte CO2-Auflagen

Oettinger, Freund der Autoindustrie



Feedback

Die Autobranche kämpft gegen harte CO2-Auflagen der EU und bekommt Unterstützung: durch Energiekommissar Günther Oettinger. Der erklärt in einem Brief an Volkswagen-Chef Winterkorn, dass dieser sich um verbindliche CO2-Grenzwerte für Autos nach 2020 nicht sorgen müsse - und Oettinger ist nicht der Einzige in der EU-Kommission, der es gut meint mit den Konzernen.

Von [Cerstin Gammel](#), Javier Cáceres und Silke Bigalke, Brüssel



Günther Oettinger ist nicht der einzige Unterstützer der Autoindustrie und ihrem Kampf gegen harte CO2-Auflagen der EU. Der italienische Industriekommissar Tajani stellt indirekt die europäischen Klimaziele infrage. (Foto: AFP)

Der Brief hat zwei Seiten, ist an "Herrn Professor Winterkorn" gerichtet und schließt "mit freundlichen Grüßen aus Brüssel nach Wolfsburg. Ihr Günther Oettinger". Es ist ein Brief, in dem Oettinger dem Chef des größten europäischen Autokonzerns, Volkswagen, gewissermaßen Vollzug meldet - und darüber hinaus praktisch ungefragt erklärt, dass sich Vorstandschef Martin Winterkorn nicht mehr um neue, verbindliche Grenzwerte für den Ausstoß von Kohlendioxid für Autos nach 2020 sorgen müsse. ([Hier eine Kopie des Briefes als PDF.](#))

Dank des Engagements könne "die Diskussion über unsere CO2-Politik für Pkws nach 2020 ergebnisoffen geführt werden", schreibt der Kommissar an den Chef des VW-Konzerns. "Energiekommissar Oettinger hat dazu beigetragen, die Klimaauflagen zu verwässern", sagt Franziska Achterberg, Greenpeace-Klimaexpertin in Brüssel.

Oettingers Brief ist die Antwort auf die Bitte Winterkorns, doch bitte aufzupassen, dass sein Konzern in der aktuellen Gesetzgebung nicht schlechter gestellt werde als die Konkurrenz - die etwa kleinere Autos baut, die zwangsläufig weniger Kohlendioxid pro gefahrenem Kilometer ausstoßen. Winterkorns Bitte stammt vom 5. Juli. Am 11. Juli verabschiedete die Kommission ihren "Entwurf von Verordnungen zur Novellierung der Verordnungen 520/2011 und 443/2009 zu CO2-Emissionen aus Lieferwagen und Pkws". Und nur einen Tag später vermeldet Oettinger den Vollzug.



ANZEIGE

Für IT-Entscheider:

Mit Content Commerce frischer Schwung im Online-Handel.

Content Commerce als Pusher von e-Commerce
"Customer Journey", Inspirationskauf & Kaufförderung
Integration von Content Management System & Shoplösung
Leitfaden für Content Commerce-Realisierung

ANZEIGE

Börse lernen



Eine Woche Trader-Camp für Einsteiger. Kostenlose Teilnahme mit Gutscheincode. Jetzt sichern!

Börse lernen



Eine Woche Trader-Camp für Einsteiger. Kostenlose Teilnahme mit Gutscheincode. Jetzt sichern!

Börse lernen



Eine Woche Trader-Camp für Einsteiger. Kostenlose Teilnahme mit Gutscheincode. Jetzt sichern!

Börse lernen



Eine Woche Trader-Camp für Einsteiger. Kostenlose Teilnahme mit Gutscheincode. Jetzt sichern!

[Hier könnte Ihre Werbung stehen.](#)

In den Verordnungen soll festgeschrieben werden, wie viel Kohlendioxid die Flotte der Autokonzerne im Durchschnitt ausstoßen darf, die Zahlen sind so kompliziert wie heikel. Bis 2020 sollen die Emissionen neuer Autos auf 95 Gramm CO₂ pro Kilometer sinken, 2015 sollen sie bei 130 Gramm CO₂ liegen. Die Werte werden jedoch nur auf dem Papier, nicht auf der Straße erreicht: Wer etwa ein paar Elektroautos baut, kann sich das emissionsmindernd anrechnen lassen. Aber wie es nach 2020 aussehen soll, ist völlig offen. Bis Ende 2012 will Klimakommissarin Connie Hedegaard analysieren lassen, ob es noch niedrigere Grenzwerte geben könnte.

Inzwischen zieht die Autoindustrie weitere Register, dies zu verhindern. Sie kann sich auf einen weiteren Unterstützer aus der Europäischen Kommission verlassen: auf den italienischen Industriekommissar Tajani.

Dieser rief am Mittwoch eine "wahrhaftige Kulturrevolution" aus, die darin bestehen soll, die europäische Industrie massiv zu fördern. Der Anteil der industriellen Produktion am europäischen Bruttoinlandsprodukt müsse von derzeit 15,6 Prozent wieder auf 20 Prozent steigen - bis 2020. Um dies zu erreichen, sei ein ganzheitlicher Ansatz notwendig, der den Fokus "auf Investition und Innovation" lege und "sämtliche Hebel, die auf EU-Level zur Verfügung stehen, in Bewegung setzt" - also der Reindustrialisierung unterwirft.

Tajani stellt indirekt die europäischen Klimaziele infrage

Das heißt: Auch Umweltpolitik soll künftig dem Ziel dienen, die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen zu stärken. Damit stellt Tajani indirekt die europäischen Klimaziele infrage. Wenn die Industrie fürchte, Umweltschutz schade dem Absatz, dann soll künftig die Umwelt den Kürzeren ziehen. Nachzulesen ist das auch in einem gemeinsamen Beitrag Oettingers und Tajanis in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung. Die Autobranche müsse vor "unverhältnismäßiger Belastung" geschützt werden.

Am Mittwoch war auch Fiat-Chef Sergio Marchionne in Brüssel. Zwar sagte Tajani einen gemeinsamen Auftritt kurzfristig ab. Aber Marchionne machte auch ohne Tajanis Hilfe deutlich, dass die Autoindustrie ihre Krise nicht ohne politische Unterstützung überwinden könne. Auf die Frage, welche Hilfe er aus Brüssel erwarte, sagte er: "Niemand fragt nach Geld. Aber wir müssen dem System erlauben, sich zu erholen." Hierbei könne die Kommission intervenieren. Marchionne forderte zudem, geplante Freihandelsabkommen zu stoppen. "Wir müssen erst unseren Anpassungsprozess weiter bringen und dann können wir über freien Handel diskutieren. Jetzt ist nicht die Zeit dafür."

[zur Startseite](#) >

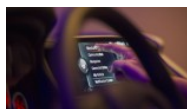
Diskussion zu diesem Artikel auf: [Rivva](#)

Themen in diesem Artikel: [Autoindustrie](#) [Auto](#) [Bruttoinlandsprodukt](#) [Brüssel](#) [Connie Hedegaard](#) [Elektroauto](#) [EU](#) [EU-Kommission](#) [Fiat](#) [Franziska Achterberg](#) [Geld](#) [Greenpeace](#) [Günther Oettinger](#) [Handel](#) [Martin Winterkorn](#) [VW](#) ©SZ vom 11.10.2012/fzg/olkl

Mehr zum Thema



Volkswagen
Mann gegen Mann, Ego
gegen Ego



Hacker im Auto
Was die Autohersteller
gegen Hackerangriffe
unternehmen
[Analyse](#)



Volkswagen-
Hauptversammlung
Der Geist des Alten
[Report](#)

ANZEIGE

Stellenmarkt

Serviceberater (m/w)
AutoRapp GmbH, Karlsfeld

Serviceassistenten für die
Versicherungsabteilung (m/w)
AutoRapp GmbH, Karlsfeld


Entwicklungsingenieur (m/w) - Development
Engineer (m/w)
Webasto Roof & Components SE, München,
Stockdorf

[Weitere Stellenanzeigen](#)



Porsche-
Hauptversammlung
ohne Piëch
Die große Abrechnung
ist ausgefallen

Süddeutsche Zeitung

Datenschutz  Nutzungsbasierte Onlinewerbung Mediadaten Newsletter Eilmeldungen RSS Apps AGB Jobs bei Süddeutsche.de Kontakt und Impressum

Copyright © Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

zur
Startseite

