

DAS AUTO-AUS EU: Neue CO₂-Grenzwerte und die Folgen für die Beschäftigten

geschrieben von Admin | 21. Dezember 2018

So einfach geht das: Mit einem Federstrich aus Brüssel werden locker Hunderttausende hochbezahlter Arbeitsplätze ausradiert. Diesmal ist nicht von der Energiegewinnung die Rede, sondern von der Auto-Industrie. Politiker entscheiden selbstherrlich über Wirtschaft und Beschäftigte.

»Ist sich die Politik wirklich über die Auswirkungen ihrer Entscheidungen im Klaren? Hat man dieses Vorgehen genügend überlegt und abgewogen?« Die Fragen von Herbert Diess zu den jüngsten industriepolitischen Beschlüssen der EU sind eindeutig und klar formuliert. Eine Antwort darauf bleibt die EU jedoch schuldig. Diess ist Vorstandsvorsitzender des VW-Konzerns; dessen Beschäftigte haben die Folgen der Entscheidungen in Brüssel auszubaden. Und nicht nur sie – auch die Zulieferindustrie ist schwer getroffen. Aber auch die Bürger und Konsumenten.

Klar ist nur, dass viele in Zukunft kein Auto mehr bezahlen können. Benzin- und Dieselmotoren sollen verschwinden, die Fahrzeuge werden aufgrund der neuen Beschlüsse der EU vom vergangenen Montag erheblich teurer. Diese Beschlüsse kommen allen Beteiligten teuer – natürlich nicht den Verursachern, deren Pensionen kaum Grenzwerte nach oben kennen.

Die neuen Grenzwerte – so willkürlich wie wirkungslos

Wie berichtet, sollen im Jahre 2030 die CO₂ Werte im Abgas neuer Automobile noch um weitere 37,5 Prozent sinken. Das würde umgerechnet einen Verbrauch von 2,6 Liter Benzin pro 100 Kilometer bedeuten. Bezogen ist die Reduzierung auf die ab 2021 geltenden CO₂-Werte, die schon vermindert sein müssen.

Die EU sagt, dass mit diesen geringeren CO₂-Ausstößen das Weltklima gerettet werden soll. Ein Zusammenhang zwischen dem CO₂ Gehalt der Luft und einer Klimaveränderung ist nicht belegt. Kohlendioxid ist als sogenanntes Spurengas mit 400 Teilchen in einer Million Luftteilchen (400 ppm) enthalten und ist der wichtigste »Baustoff« für die Pflanzen. Den benötigt sie, um mit Hilfe des Sonnenlichtes Blattmasse, Stämme und Äste zu produzieren. Der Wachstumsstoff soll jetzt bekämpft werden. Natürlich geht es nur um die Menge; und doch verblüfft der Glaubenseifer, der da an den Tag gelegt wird. Denn klar ist: Deutschlands Anteil an den Emissionen beträgt gerade 2,2 Prozent; und davon entfällt wiederum nur ein Bruchteil auf den Straßenverkehr.

Heiße Luft statt starker Argumente

Die Automobilindustrie ist entsetzt (»völlig unrealistisch«). Nirgendwo sonst auf der Welt gebe es ähnlich scharfe CO₂-Ziele. Bundeskanzlerin Merkel sieht das Ergebnis positiv: »Das Ergebnis ist sehr ambitioniert, es ist gut für den Klimaschutz, und es wird dabei unsere Industrie vor einige Herausforderungen stellen.«

Bundesverkehrsminister Scheuer (»eine große Herausforderung«) rät der Autoindustrie eine »Veränderung von Strategien«, um die strengeren Ziele der EU meistern zu können. Das sind wohlfeile Worte. Die Politik jedenfalls leistet keinen Beitrag zur Verbrauchssenkung. Sie bläst nur heiße Luft ab. Denn klar ist: Auch Elektro-Autos brauchen Energie; inwieweit dieser Strom und das Fahrzeugkonzept wirklich sauberer ist kann leicht bestritten werden. Jedenfalls schrumpft die Menge des vermeintlich „eingesparten“ CO₂-Ausstoß weiter, wenn alternative Antriebe eingesetzt werden. Logisch nachvollziehbar ist das nicht.

BRÜSSEL BEKÄMPFT MOBILITÄT

Die EU versucht, die heftige Kritik an ihrem umstrittenen Beschluß zu verteidigen. Elisabeth Köstinger, österreichische Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus, wies die heftige Kritik an dem EU-Beschluss zurück. Als »ambitioniert, aber machbar« stufte sie die künftigen Abgasvorgaben ein. Sie, die ein abgebrochenes Studium der »Kommunikationswissenschaft« vorzuweisen hat, leitete die Verhandlungen, weil Österreich zur Zeit die Ratspräsidentschaft hat. Noch elf Jahre habe die Autoindustrie Zeit, meint sie. Von Technik hat sie keine Ahnung. Ismail Ertug sitzt für die SPD im Europaparlament und behauptet: »Emissionen von Autos müssen drastisch reduziert werden, um das Klima und die Gesundheit der Menschen zu schützen.« Gleichzeitig müssten scharfe Brüche im Sinne der Arbeitsplätze vermieden werden, so der ehemalige AOK-Firmenkundenberater, auch er ein unbestreitbarer Fachmann für Nichts.

Volkswagen könne nach Einschätzung von VW-Konzernchef Herbert Diess die von der EU verschärfte Kohlendioxid-Grenzwerte für Autos einhalten. Er sagte der Bild: »Natürlich werden wir das Ziel, bis 2030 die CO₂-Emissionen nochmals um 37,5 Prozent zu reduzieren, erreichen können. Mit unserer E-Plattform und der starken Präsenz in China schaffen wir das.« Was so optimistisch klingt hat ein paar Nebenwirkungen, die er nur so nebenbei offenlegt.

Technikfolgenabschätzung: Katastrophal

Denn dieses verschärfte Ziel verlange großen strukturellen Wandel. Für VW bedeutet der Beschluß der EU vom vergangenen Montag, dass mindestens 40 Prozent Elektroautos gebaut werden müssen. Die werden erheblich mehr

kosten als normale Verbrennungsautos, weil der Preis für Batterien sehr hoch bleibt.

Für normale Verbrennungsmotoren müssen die Autohersteller außerdem hohe Strafzahlungen leisten, die bis zu 15 000 Euro für ein großes Auto erreichen können. Die müssen in die Kassen der EU bezahlt werden. Das wiederum erhöhe drastisch den Preis der Autos.

Diess: »Und es würde Arbeitsplätze kosten in einer Größenordnung, die wir in diesem Zeitraum nicht über Vorruhestandsregelungen abbauen könnten.« Dabei hat er noch nicht die vielen Zulieferfirmen angesprochen, die dicht machen müssen.

Auch Stephan Weil, Ministerpräsident von Niedersachsen befürchtet einen Abbau von Arbeitsplätzen: »Ich sehe diese Entscheidung sehr kritisch. Brüssel und Berlin machen zum wiederholten Male den Fehler, Ziele festzulegen ohne einen Plan zu haben.« Es gebe keine Folgeabschätzung. »Die IG Metall befürchtet, dass in diesem Zusammenhang insgesamt etwa 200 000 Arbeitsplätze verloren gehen könnten.«

Aber was sind schon einige Hunderttausend Arbeitsplätze, wenn es um das Weltklima geht? Dem Klima kann es ja egal sein. Ein paar Zehntel Prozent aus Old Germany verändern es nicht.

Der Beitrag erschien zuerst bei TICHYS Einblick hier