

Fit for 55: Gestern wurde im EU Parlament über den Tod des Verbrenners entschieden!

geschrieben von Admin | 9. Juni 2022

Nach der kontrollierten Vernichtung der Kernkraftwerksindustrie, dann der Kraftwerksindustrie als Ganzem, dann der Grundstoffindustrie, der Bauindustrie, jetzt der Automobilbau... und, wenig später der Landwirtschaft begehen wir weiter kollektiven Öko-Suizid, und feiern uns noch dazu. Fit for 55 eben!

Eine nur durch Krieg bisher gekannte Wert- und Arbeitsplatzvernichtung von Holger Douglas

Der Vorschlag der EU-Kommission liegt seit einem Jahr auf dem Tisch: Ab 2035 sollen Autos kein CO₂ mehr ausstoßen dürfen. Damit verschwände der Benzin- und Dieselantrieb. Das Elektroauto soll unbedingt durchgesetzt werden. Wissenschaftler werfen der EU-Kommission grobe Rechenfehler vor.

Die Grenzwertschlacht rund um das Auto mit Benzin- oder Dieselantrieb geht in die Endrunde. In dieser Woche steht auf der Tagesordnung des EU-Parlamentes »CO₂ Emission Standards for Cars and Vans«. Voraussichtlich am Donnerstag soll darüber abgestimmt werden, wie weit der CO₂-Ausstoß der Verbrennerfahrzeuge künftig gesenkt werden muss.

Der Vorschlag der EU-Kommission liegt seit einem Jahr auf dem Tisch: auf null! Ab 2035 sollen Autos kein CO₂ mehr ausstoßen dürfen. Das ist etwa so, als würde man Politikern das Atmen und Reden verbieten, denn dabei wird auch CO₂ ausgestoßen. Diesmal geht es nicht um die Werte Feinstaub oder Stickstoffdioxid. Die wurden von NGOs und Grünen zu hochgefährlichen Schadstoffen stilisiert, damit zunächst ältere Diesel und Benziner verboten werden können – zum erheblichen finanziellen Schaden vor allem von wenig Begüterten, die oft alte Gebrauchtwagen fahren.

Die Motorenentwickler machten den Diesel und Benziner sauberer. Sie drückten die vermeintlichen Schadstoffe bei modernen Dieselfahrzeugen mit Katalysator und Rußpartikelfilter so weit herunter, dass kaum noch von einem Abgasausstoß geredet werden kann. Bei bestimmten Fahrzuständen ist die Luft, die aus dem Auspuff kommt, sogar sauberer, als sie vorher war. Dies geschieht mit einem hohen Kostenaufwand, den der Autofahrer bezahlen muss.

Es blieb also nur noch ein Gas, um dem Verbrennermotor den Garaus zu machen: das CO₂, das Kohlendioxid. Das entsteht nunmal bei jeder

Verbrennung; auch bei der Atmung, es lässt sich nicht vermeiden. Doch erweist sich das als der ultimative Totschlaghebel gegenüber der Autoindustrie. Soll der CO₂-Ausstoß verschwinden, verschwindet auch der Benzin- und Dieselantrieb.

Neu ist diese Kriegserklärung der Kommission vor allem an die deutsche Autoindustrie nicht. Seit langem bekämpfen sie das Auto und damit die individuelle Mobilität mit dem Schreckensgebilde des CO₂ als Gas, das das Klima tötet. Dieses Narrativ erweist sich als geniale Propagandamasche.

Setzen noch viele auf sogenannte synthetische Kraftstoffe, mit denen durch Tricks der CO₂-Ausstoß heruntergerechnet werden kann, machen die grünen Hardliner in der EU deutlich: Auch das soll nicht mehr möglich sein. Mit aller Gewalt soll der Elektroantrieb durchgesetzt werden. Der wird dadurch schön gerechnet, dass E-Autos keinen Auspuff haben. Doch für die kommt das CO₂ nicht aus dem Auspuff, sondern aus den Schornsteinen der Kraftwerke, in denen Öl, Kohle oder Gas verbrannt werden. Dies gilt in der EU als klimaneutral.

Doch grobe Rechenfehler bei dieser Kalkulation deckte Professor Thomas Koch vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) auf. Er hatte zusammen mit Kollegen der EU-Kommission in einem offenen Brief einen grundlegenden Rechenfehler vorgeworfen. Koch und andere Wissenschaftler hatten kritisiert, die CO₂-Emissionen durch elektrische Verbraucher würden durch einen vereinfachten Mittelwertansatz viel zu niedrig berechnet. Koch weist immer wieder darauf hin, dass es keinerlei Datenbasis gibt: »Die Bilanzrechnungen, die den CO₂-Ausstoß verschiedener Antriebssysteme vergleichen, sind inakzeptabel und falsch«. Koch schreibt weiter: »Auf diesen einfachen Sachverhalt weisen wir seit vielen Jahren hin, und dies haben wir nochmals intensiv betont. Es ist ein blanker Mythos, dass ein Batteriefahrzeug eindeutig für alle Anwendungen, geschweige denn in allen EU-Ländern, die beste CO₂-Bilanz aufweist.«

Wenn nach einem entsprechenden Votum des Parlamentes im Herbst der Europäische Rat dem Vernichtungsplan noch zustimmt, dürften ab 2035 nur noch Fahrzeuge mit »Null«-Emissionen zugelassen werden, also keine Verbrennerautos mehr. Eine sogenannte »Elektromobilität« ist aber absehbar nicht in der Lage, allein in Deutschland knapp 50 Millionen zugelassene Autos zu ersetzen, geschweige denn die notwendige Energieversorgung mit Strom herzustellen. So werden die künftigen Fahrzeuge mit Verbrennermotoren wohl aus Asien importiert werden.

»Undenkbar scheint zumindest im Augenblick, dass diese Vorschläge im Industrieland Deutschland widerstandslos hingenommen werden, wenn sich die Folgen breit abzeichnen.« Das schrieb ich vor einem Jahr. Doch jetzt ist Widerstand alles andere als erkennbar. Selbst die Gewerkschaften halten still und sehen der Wert- und Arbeitsplatzvernichtung tatenlos zu. Tiefgreifend werden die Einschnitte sein, wenn große Autostädte wie

Sindelfingen, Wolfsburg oder Ingolstadt dichtmachen müssen. Die Verwerfungen dürften nicht mehr beherrschbar sein. Ein Blick in das zerfallene Detroit lohnt.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier