

Deindustrialisierung – Wer ist eher weg – Benziner, Diesel oder die EU?

geschrieben von Admin | 3. November 2022

Verbrennermotoren haben sich als Prinzip, Wärme in Kraft umzusetzen, bisher als am effektivsten bewährt. Ihre Energieversorgung ist mit Kohlenwasserstoffen deutlich effektiver als bei Batterien. Gerade deshalb sind sie schon über 130 Jahre alt – die EU nach Maastricht magere 30 Jahre. Die Frage ist, wer eher verschwindet.

Von Holger Douglas

Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb sollen ab 2035 in der EU verboten sein. Es sollen nur noch Neuwagen verkauft werden dürfen, die im Betrieb keine sogenannten Treibhausgase ausstoßen. Darauf haben sich in der vergangenen Woche Unterhändler der EU-Staaten und des EU-Parlaments in Brüssel geeinigt. Im Jahr 2026 soll die Entscheidung überprüft werden können, hieß es schwammig. Geprüft werden sollte möglicherweise, ob der Einsatz von sogenannten E-Fuels für Autos künftig in Frage kommen könnte. Darauf hatte in der Bundesregierung vor allem die FDP gedrängt. Sie hat sich jedoch nicht durchgesetzt.

Damit will die EU-Spitze jenes unheilvolle »Fit for 55«-Programm im Rahmen des »Green Deal« durchsetzen, jenes Deindustrialisierungsprogramm vor allem Deutschlands, über das niemand abgestimmt hat. Timmermans große Worte: »Diese Übereinkunft sendet ein starkes Signal an die Industrie und Verbraucher: Europa vollzieht den Übergang zu emissionsfreier Mobilität.« Keiner lacht über die unsinnigen Worte von der »emissionsfreien Mobilität« – als ob es die gäbe.

Neue Technik hat alte immer dann abgelöst, wenn sie Vorteile versprach, also besser, schneller, ja und auch energiesparender war. Energieeffizienz war bisher immer schon ein wesentlicher Antrieb für neue Entwicklungen. James Watts Dampfmaschine setzte sich durch, weil sie den Brennstoff Kohle besser in Kraft verwandelte als alle anderen Maschinen, die es seinerzeit gab. Sie brauchte keine Zwangsverordnung, eine andere Technik musste nicht eigens verboten werden. Dieses jetzt angestrebte Verbot des Verbrennerantriebes zeigt, dass etwas Ausgereiftes zerstört werden soll.

Jetzt sollen Automobile verboten werden, ohne dass eine neue Technik verfügbar ist. Es gibt keine Infrastruktur. Elektrizitätsversorger lächeln milde, wenn sie erklären, was eigentlich getan werden müsste, um die Strommengen zu produzieren und zu verteilen: komplette Städte aufgraben, neue, dicke Leitungen verlegen – dann haben wir noch nicht über das weite Land geredet, in das auch die Energiemengen über Stromkabel transportiert werden müssten. Nicht verraten wurde bisher, wo

die Fachkräfte sind, die dieses Jahrhundertwerk ausführen sollen.

Es ist auch nicht absehbar, woher die benötigten gewaltigen Strommengen kommen sollen. Geradezu lächerlich in einem Lande, in dem grüne Minister mit Begeisterung Kraftwerke abschalten und zum Stromsparen aufrufen, weil kein Strom vorhanden ist, und in dem Blackout-Planspiele mittlerweile gängig geworden sind.

E-Autos sind deutlich teurer als Benziner und Diesel, und sie werden auch teuer bleiben. Ohne Subventionen bleiben sie für den Massenmarkt unbezahlbar. Zur Erinnerung noch die lustige Ansage Merkels (war mal Bundeskanzlerin) aus dem Jahre 2013, im Jahre 2020 sollten eine Million E-Autos auf den Straßen fahren. Von diesem sozialistischen Planungsziel ist nichts übrig geblieben. Im Juli dieses Jahres fuhren nach Kraftfahrtbundesamtsdaten 618.000 Elektroautos auf den Straßen von insgesamt rund 60 Millionen Kfz.

Bei der Produktion des zentralen Bausteins, den Elektro-Batterien, handelt es sich letztlich um eine Materialschlacht, bei der es darum geht, so viele Rohstoffe wie möglich zu bekommen, zu vermischen und in Zellen abzupacken. 80 Prozent des Preises hängen von den notwendigen Rohstoffen ab, vor allem Lithium, Nickel, Kobalt. Die sind knapp, deren Preise steigen. China nimmt zudem eine entscheidende Position bei Rohstoffen und Produktion ein, und wird diese Industriemacht mit Sicherheit ausnutzen. Dagegen ist die Beteiligung an einem Hafenterminal unerheblich zu nennen.

Aus dem Fernen Osten werden auch die künftigen Benzin- und Dieselmotoren kommen. Bereits jetzt haben europäische Autohersteller in China große Autowerke errichtet, sie werden aus dem Mutterland der Autoentwicklung verschwinden. Denn nicht nur die Chemieindustrie verlagert ihre Produktion nach China.

Wohl nur selten wurde ein derartig irreales Unterfangen angeschoben, wie einem kompletten Kontinent die Mobilität drastisch einzuschränken und sie auf wenige zu beschränken, die sie sich leisten können.

Dies geschieht alles unter dem Narrativ »Klimakatastrophe«, einer Hypothese, mit der Menschen vor allem Angst gemacht werden soll, und die zur Rechtfertigung von nahezu allem dient. Dabei geht es um die Vernichtung der individuellen Mobilität. Freie Fahrt für Rennradfahrer wie Audi-Chef Duesmann jubelt. Der fordert mittlerweile auch autofreie Tage und ein Tempolimit in Deutschland. Duesmann führt ebenfalls eine sogenannte »Energie- und Klimakrise« an als Grund für ein sogenanntes Umdenken in der deutschen Verkehrspolitik.

Eigentlich wären verstopfte Straßen, marode und gesperrte Brücken, stillstehende und unpünktliche Züge in der Tat genügend Anlass schon seit langem gewesen für ein Umdenken in der Verkehrspolitik. Doch für den Audi-Chef fahren Leute sonntags aus purem Freizeitspaß herum. Bei einem Sonntagsfahrverbot würde er gerne mit seinem Rennrad über die

gesperrte Autobahn fahren, hat er noch hinzugefügt. Intern hat er die Audi-Strategie an weltweite Trends angepasst. Dort ist keine Abkehr von Benzin- und Dieselantrieb zu sehen – im Gegenteil, den Menschen ist nicht klarzumachen, warum sie auf ihre wichtige Errungenschaft verzichten sollen, der individuellen Mobilität.

Audi steigt in die Formel 1 ein und wird ab 2026 mit dem Formel-1-Rennstall Sauber als Audi-Werksteam antreten. Der Rennwagen soll mit einem Hybridantrieb fahren, also einer Kombination aus Verbrenner und Elektroantrieb. Der ach so böse Verbrenner soll aber nur mit aufwendig hergestelltem synthetischen Sprit befeuert werden.

Außerdem hält er die Entscheidung, als erster Autohersteller auf Autos mit Verbrennungsmotoren verzichten zu wollen, für richtig. Wird der jüngste Beschluss der EU, »Autos weg!« wahr, muss er gleich auf sein Unternehmen in Deutschland ganz verzichten.

Er ist dann nicht mehr Audi-Chef – ebensowenig wie die Brüsseler Besatzung in ihren Ämtern sitzt. Sie müssen nichts ausbaden, was sie anrichten.

Das müssen die Menschen ausbaden – sowohl in der Autoindustrie, vor allem der deutschen, als auch diejenigen, die morgens noch zur Arbeit fahren müssen, ohne Bus oder Bahn, weil es sie nicht gibt.

Welchen Bestand der jetzige Beschluss haben wird, ist offen. Er muss noch Rat und Parlament passieren. Wenn sich der politische Wind in Europa dreht, ist ein solches Verbot schnell aufgehoben. Vor allem süd- und osteuropäische Länder müssten eine drastische Einschränkung der Mobilität ihren Bürgern klarmachen und sehen den Schritt entschieden kritischer. Die EU will Kritik dieser Länder offensichtlich mit altbewährten Mitteln stopfen: mit Milliarden bei Wohlverhalten. Immerhin hat Matteo Salvini in Italien wiederholt, was er im Wahlkampf schon sagte: Verbrennerverbot ist falsch.

Bleibt die Frage: Wer ist eher weg – Benziner oder Diesel oder die EU? Noch sind solche Beschlüsse vom EU-Bürger zu weit weg, um sie wahrzunehmen. Doch kaum auszumalen, was geschieht, wenn das Elend angesichts Hunderttausender entlassener Mitarbeiter aus der Autoindustrie sichtbar wird und die Gewerkschaftsbosse ihren »Kollegen« nicht mehr erklären können, warum sie keinen Arbeitsplatz mehr haben.

Verbrennermotoren haben sich als Prinzip, Wärme in Kraft umzusetzen, bisher als am effektivsten bewährt. Ihre Energieversorgung ist mit Kohlenwasserstoffen deutlich effektiver als bei Batterien. Gerade deshalb sind sie schon über 130 Jahre alt – die EU nach Maastricht magere 30 Jahre. Die Frage ist, wer eher verschwindet.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier