

Grüner Plan statt Marktwirtschaft – Armut für Alle?

geschrieben von AR Göhring | 30. März 2023

von Klaus H. Richardt

Robert Habeck ist sauer über die Veröffentlichung von Teilen seines neuen Klimaschutzgesetzes, das in Baden-Württemberg seit 1.2.2023 bereits Gesetz ist (Klima-Gesetz in BaWü: Schnellschuß mit gravierender Auswirkung (epochtimes.de)). Dieses und Habecks neues Gesetzesvorhaben liegen genau auf der Linie dessen, was das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) in seinem ‚Leitbild Soziale Marktwirtschaft‘ schreibt (*Zitat der Einleitung*):

*„Die Soziale Marktwirtschaft ist die Grundlage unserer freiheitlichen, offenen und solidarischen Gesellschaft. Die zentrale Idee der Sozialen Marktwirtschaft besteht darin, die Freiheit der Wirtschaft und einen funktionierenden Wettbewerb zu schützen und gleichzeitig Wohlstand und soziale Sicherheit in unserem Land zu fördern. **Um jedoch den Schutz globaler Umweltgüter wie dem Klima oder der Biodiversität zu gewährleisten, bedarf es einer grundlegenden Weiterentwicklung des deutschen, aber auch des internationalen Ordnungsrahmens.**“*

Deutschland will den Internationalen Ordnungsrahmen verändern

Die ersten beiden Sätze, die sich mit der Freiheit der Wirtschaft und einem funktionierenden Wettbewerb beschäftigen stammen noch von Ludwig Erhard und haben sich seit Gründung der Bundesrepublik bis zur Einleitung der Energiewende durch Angela Merkel bewährt. Bis dahin hat unsere Wirtschaft überall hin jene Produkte geliefert, die der internationale Markt verlangt hat.

Jetzt wollen die GRÜNEN mit ihren Ampelpartnern den internationalen Ordnungsrahmen verändern, ohne daß die Welt das will und kann, wie die Ergebnisse von Scharm-el-Scheich gezeigt haben.

Wie soll ein Ölland wie Saudi-Arabien von jetzt auf nachher aus dem Öl aussteigen, ohne Alternativen parat zu haben, mit denen das Land Geld verdienen kann?

Wie soll ein Land wie China, mit bald 1,5 Mrd. Menschen, von jetzt auf nachher aus den fossilen Energien aussteigen? Sie modernisieren gerade ihre Wirtschaft, sind aber auf dem Kraftwerksmarkt noch zum Teil auf dem

Stand unserer 60er Jahre, mit unsauberen Kohlekraftwerken und Atemwegserkrankungen bei den Kindern. Das werden und wollen sie schrittweise ändern mit funktionierenden Modellen von der Kohle zum Gas bzw. zur Kernkraft, aber das Geld für die Investitionen muß erst noch erwirtschaftet werden. Hierüber haben DIE GRÜNEN nicht nachgedacht, wie bei so manchen anderen Dingen auch, weshalb deren Auftritt in Sharm el Sheikh im Wesentlichen gescheitert ist.

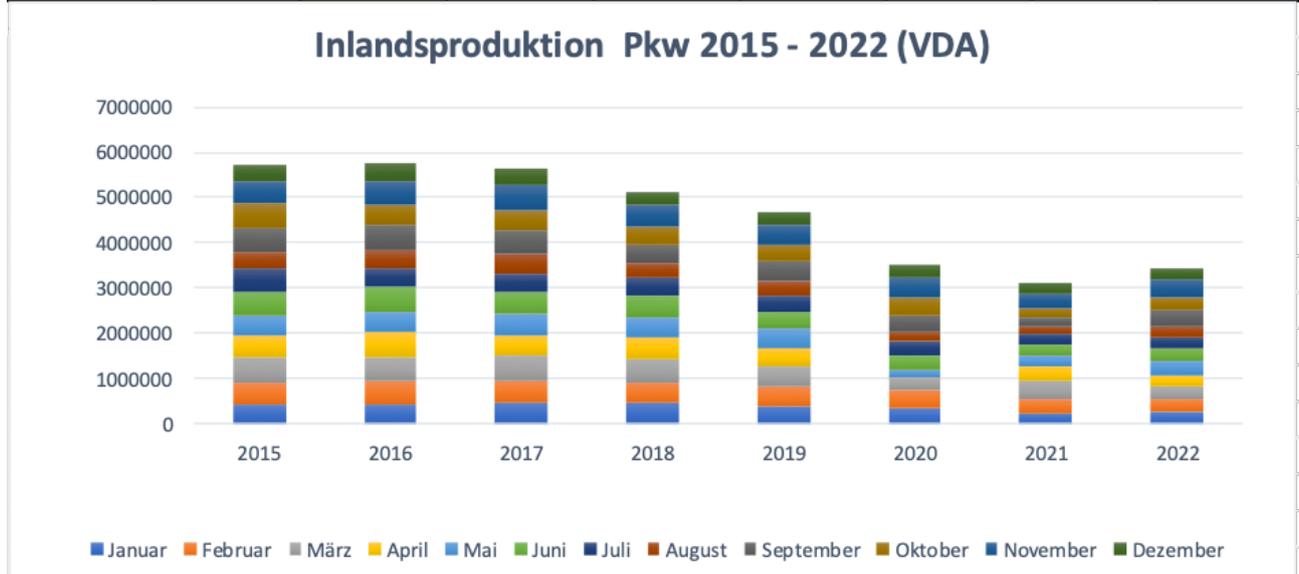
Die internationale Gemeinschaft wird weiterhin fossile Energien nutzen müssen, wenn sie ihre Volkswirtschaften weiterentwickeln will.

Individuelle Mobilität

Strukturschwache Länder in Afrika, dem Nahen Osten, Asien und große Flächenländer in Amerika, Australien und Neuseeland werden es wohl kaum schaffen, kurzfristig landesweit überall Kraftwerke und Ladenetze für E-Autos zu installieren, ganz abgesehen von den zusätzlichen Investitionskosten für die anzuschaffenden Fahrzeuge. 2022 sind weltweit 2.170 Mio. Pkws im Einsatz, davon 27,92 Mio. (oder 1,3 %) E-Autos.

Um den enormen Mobilitätsbedarf zu befriedigen, werden weltweit jährlich im Schnitt 60 Mio. Pkws und 20 Mio. Lkws produziert, wobei in der Bundesrepublik 2016 noch 5,75 Mio. Pkws erzeugt wurden. Nach der Verunsicherung der Käufer durch das Dieselbetrugsgeschrei sind es 2022 noch 3,43 Mio., ein Rückgang um 40% (siehe unten, eigene Grafik mit Zahlen des VDA).

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
5.604.026	5.708.138	5.746.808	5.645.584	5.120.409	4.663.749	3.525.573	3.110.643	3.434.410
-2,48%	-0,67%	100,00%	-1,76%	-10,90%	-18,85%	-38,65%	-45,87%	-40,24%



vom Autor

Die in Deutschland produzierten Lkw waren im Weltmarkt nie besonders

vertreten, mit 2016 0,167 Mio. und 2022 0,19 Mio. oder weniger als 0,1% vom Weltmarkt.

Ja, der Dieselmotortrug hat stattgefunden. Es war der Versuch, gegenüber der ausländischen Konkurrenz 1.000,- € an Pkw-Produktionskosten einzusparen, ohne Doppelkatalysator und Harnstoffeinspritzung. Aber die Abgasbilanz des Euro-IV-Autos konnte sich bereits sehen lassen, weshalb ein Euro IV-Diesel 2004 für drei Jahre KfZ-steuerbefreit war. Die weiteren Reduktionsstufen bis Euro 6b waren nur der Reduktionswut der EU geschuldet, nach dem Motto: Darf es etwas mehr Grenzwertverschärfung sein! Bei all dieser Verbesserungswut wird jetzt sogar die Physik vergewaltigt, indem das sogenannte Thermofenster (Abschalten der Abgasreinigung beim Warmlaufen des Motors wegen kaltem, noch dysfunktionalem, Katalysator) verboten wird!

Zusammen mit der CO₂-Abgabe und dem beschlossenen fossilen Verbrenner-Verbot 2035 steht unsere in Deutschland beheimatete Autoindustrie vor einem gewaltigen Problem:

Unsere Autoindustrie ist auf dem Weltmarkt wegen zu hoher Kosten und gesetzlicher Einschränkungen nicht mehr konkurrenzfähig!

Deutsche Deindustrialisierung?

Eine Statistik der Akademie Bergstraße
(<https://www.akademie-bergstrasse.de/deindustrialisierung>)

listet seit letztem Jahr eine Menge neuer Insolvenzen auf, besonders in der Automobilzulieferer-, Stahl- und Gußindustrie, alles Produzenten die besonders von der CO₂-Abgabe, den gestiegenen Energiekosten, dem Stückzahlrückgang bei der Autoproduktion und dem Teilerückgang (ein Auto mit Verbrennungsmotor hat ca. 2000 Teile im Antriebsstrang (Motor, Getriebe, Abgassystem, Kraftstoffversorgung), ein E-Auto ca. 120 Teile (Batterie, E-Motor)) betroffen sind.

Gewerkschaftliche Mitschuld an Desindustrialisierung

Am besten sind dabei noch die Gewerkschaften. Sie verlangen den Erhalt von Arbeitsplätzen, werfen aber Unternehmen wie *Continental*, *Schaeffler*, *Mahle*, *Kolbenschmidt* etc., die dazu beitrugen den Weltmarkt bisher mit spitzentechnischen Autos mit Verbrennungsmotor zu versorgen vor, sich nicht rechtzeitig um „umweltfreundliche“ Produkte gekümmert zu haben. Ja, sie entwickeln sogar mit dem BUND einen Leitfaden, wie die Wirtschaft umgebaut werden soll:

So schreiben die Vorsitzenden der IG-Metall und des BUND im Vorwort zu einer Broschüre „Szenarien für die Mobilität der Zukunft“ (Zitat):

...Als BUND und IG Metall stehen wir zusammen für eine sozial-ökologische Wende ein. Wir sind uns einig, dass es eine

schnelle und naturverträgliche Energiewende und eine zügige Mobilitätswende mit klaren Perspektiven für die Beschäftigten braucht. Und wir teilen die Vision, dass in Zukunft alle Menschen Zugang zu attraktiver, klimafreundlicher und bezahlbarer Mobilität haben. In einem Szenarien-Prozess von IG Metall und BUND hat sich über das Jahr 2021 hinweg eine Gruppe auf den Weg gemacht, Zukunftsbilder für den Mobilitätssektor 2030 zu zeichnen. Sie hat verschiedene Geschichten der Zukunft entworfen, Perspektiven getauscht, voneinander gelernt und Ideen für die Gestaltung der Mobilitätswende entwickelt. Auf dieser Basis haben sich BUND und IG Metall während der Koalitionsverhandlungen 2021 gemeinsam positioniert. In abschließenden Workshops im Februar 2022 entwickelte die Gruppe ein wünschenswertes Zukunftsbild. Denn der gerechte Übergang in eine umweltgerechte Mobilitätswirtschaft kann nur im demokratischen Miteinander gestaltet werden...(Zitatende).

Letztendlich ist die Wirkung solcher, mit der Ampel abgestimmter Handlungsweisen, die Gleiche wie in der sozialistischen Planwirtschaft: Eine Gewerkschaft, die gegründet wurde, um die berechtigten Interessen der Arbeitnehmer gegenüber dem Arbeitgeber zu vertreten, bestimmt, was produziert werden darf, wundert sich aber dann, daß Firmen schließen, weil die neuen Produkte schwer- oder unverkäuflich sind.

Wenn das mit der europaweit politisch verschuldeten Kosten- und Absatzproblematik so weitergeht, werden alle Autohersteller ins Ausland abwandern und die Zulieferer wegen zu hoher Kosten in unserem Hochlohnland untergehen. Und das ist ein wesentlicher Teil unserer Volkswirtschaft, wie das statistische Bundesamt am 24.2.22 schrieb (Zitat):

*Die 60 Betriebe im Bereich der Herstellung von Personenkraftwagen und Personenkraftwagenmotoren erwirtschafteten im Jahr 2021 einen Umsatz von 295,6 Milliarden Euro. **Das sind 16,1 % des gesamten Industrieumsatzes.** Im Vergleich zum Vorjahr (274,4 Milliarden Euro) war das ein Anstieg um 7,7 %. Allerdings lag der Umsatz um 6,9 % unter dem Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019. Damals hatte er 317,5 Milliarden Euro betragen. (Zitatende).*

Andererseits werden immer mehr Fahrzeuge, auch von deutschen Herstellern, im Ausland gebaut. Das bringt zwar Gewinn für die Unternehmen, hilft aber nicht unserer Volkswirtschaft, die auf Arbeitsplätze in Deutschland und Export von hier angewiesen ist. So wurden von deutschen Herstellern im Jahr 2020 bereits 9,8 Mio. Pkw im Ausland produziert, gegenüber 3,5 Millionen im Inland. Dies bleibt nicht ohne Folgen für die Belegschaft.

Zusammenfassung

Die gesamte deutsche Industrie kann nur überleben, wenn sie weiterhin Produkte erzeugt, die der Weltmarkt verlangt und die, wegen ihres Alleinstellungsmerkmals, trotz hoher Produktionskosten noch dort verkauft werden können.

Deutschland, mit gerade einmal 85 Millionen Einwohnern, gegenüber acht Milliarden weltweit, kann sich nicht einbilden, den internationalen Ordnungsrahmen verändern zu können, wenn das die anderen wirtschaftlich nicht schaffen. Die Welt wird weiterhin fossile Energien nutzen, solange die noch preiswert zu bekommen sind, wie der weltweite Verbrauch an fossilen Energien belegt, der gleichgeblieben ist, nur die Lieferungen gingen weniger nach Deutschland, was die Preise, wegen sinkender Nachfrage, für die anderen reduziert hat.

Ludwig Erhard brachte Wohlstand für alle, die grüne Volkswirtschaft erzeugt eines ganz schnell: Armut für alle!

Aber es gibt einen Trost: das ist vollkommen gerecht!

Der Autor Klaus Hellmuth Richardt schlägt in seinen Büchern vor, Veränderungen der Wirtschaft erst einzuführen, wenn sie ausführbar und wirtschaftlich sind. Alleingänge sind, bei unserem CO₂-Anteil von 1,8% schädlich für unsere Wirtschaft und haben keinerlei Einfluß auf das globale Klima.

