# Warum geht es der deutschen Autoindustrie nicht mehr gut?

geschrieben von Admin | 6. Januar 2025

**Eine Analyse, woran es liegen könnte-**

### von Klaus Ridder

Der deutschen Autoindustrie, die Jahrzehnte eine Schlüsselrolle in der deutschen Industrie hatte, geht’s nicht mehr so gut. Ursachen für die Misere werden herbeigeredet und je nach Zugehörigkeit zu einer Partei oder gar einer Interessengemeinschaft oder gar einer der vielen sog. Umweltschutzorganisationen, hat man schnell das Ergebnis: Die deutschen Autobauer haben sich nicht rechtzeitig auf die neuen globalen Herausforderungen eingestellt.

Ist das so? ich versuche mal, auf alles eine (andere) Antwort zu finden.

## Ausgangslage nach 1945

Nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg lag Deutschland in Schutt und Asche – doch die Deutschen waren fleißig, ehrgeizig und nicht dumm. Deutschland stand auf – man sprach von einem Wirtschaftswunder.

Waren es anfangs Motorräder, die man sich leisten konnte (Maico, Zündapp, NSU, BMW, Dürkopp, Horrex, …), so waren es nach der Motorradzeit schon Kleinwagen (Zündapp-Janus, BMW-Isetta, Heinkel-Kabinenroller, Lloyd, …).

Auch im internationalen Motorsport waren deutsche Fabrikate vorne mit dabei, NSU wurde 5x Weltmeister und Mercedes gewann mit dem Argentinier J.M. Fangio sogar 1954 und 1955 die F1-Weltmeisterschaft.

Nach dem Zweiten Weltkrieg in den 50iger Jahren war die deutsche Autoindustrie weltweit schon vorne mit dabei (Bild Mercedes)

Mit der deutschen Autoindustrie ging es rasant aufwärts, wenn auch dabei das Bremer Privatunternehmen Borgward auf der Strecke blieb. Das lag nicht an den tollen Autos, sondern wohl mehr an den nicht vorhandenen kaufmännischen Fähigkeiten des Besitzers Carl F.W. Borgward. Übrigens, auch BMW in München hatte Probleme, wurde aber vom Freistaat Bayern gerettet.

## Immer weiter auf der Erfolgsschiene

Volkswagen stieg zum größten Autokonzern der Welt auf. Audi steigerte sich vom 2-Takter DKW 3=6 hoch zu Premiumautos. BMW baute schon in den 50er Jahren mit der Sportlimousine 507 ein Auto, das (fast) jeden Schönheitswettbewerb gewann. Mercedes baute hochklassige Staatskarossen und auch prestigeträchtige Autos der Oberklasse. Einzigartig bis heute ist die Geschichte der Porsche Sportwagen aus Stuttgart. Begleitet durch motorsportliche Erfolge auf den Rennpisten der Welt erreichte Porsche eine wohl einmalige Zustimmung unter den Sportfahrern in aller Welt.

Es ging also immer bergauf. Mal davon abgesehen, dass in Japan vor allem mit Toyota ein Automobilriese entstand, der auch Volkswagen überholte.

Gleichwohl waren deutsche Autos, insbesondere solche der Oberklasse von BMW, Audi, Porsche und Mercedes, auf dem Weltmarkt gefragt. Selbst für

einen noch nicht erfolgsgewohnten Chinesen war es ein Prestige, ein deutsches Auto der Oberklasse zu fahren.

## Wer erfolgreich ist – der hat Neider

Aber, wer erfolgreich ist, der hat auch Neider – und die sitzen auch dort, wo Gesetze/Regelungen getroffen werden – das kann in den Gremien der EU, in Staaten, die eine Konkurrenz durch Einfuhr befürchten (USA) oder auch in sog. „grünen“ Regierungen der Fall sein.

Hinzu kommen sog. NGO (= Not Government Organisation – Nicht-Regierungs-Organisationen), die oftmals von Steuergeldern unterstützt (angeblich gemeinnützig) oder auch Geld aus anderen Ländern bekommen. Und diese NGO’s verfügen weltweit über ein großes Netzwerk, um ihre Interessen, die Umwelt schützen zu wollen, zu vertreten.

Es gibt unzählige davon und man muss sich doch fragen, woher die alle ihr Geld bekommen?

Für die deutsche Autoindustrie sind diese NGO’s jedenfalls kein Segen, ich denke da vor allem an die vielen Klagen, die die Deutsche Umwelthilfe (DUH) vor Jahren eingeleitet hat, um die Dieselfahrverbote durchzusetzen (dazu später mehr).

Gegen etwas zu tun, das gehört zum „Geschäftsmodell“ der NGO’s.

## Abgase und Rauch sind schädlich

Grundsätzlich sind natürlich Abgase von Kraftfahrzeugen oder der Rauch aus Schornsteinen schädlich für Menschen, Tiere und Umwelt.

Von meinem ersten Besuch in der damaligen DDR habe ich noch in Erinnerung, dass es kräftig nach verfeuerter Braunkohle roch und der DDR-Zweitakter Trabbi auch noch eine „Auspufffahne“ mit kräftigem Zweitaktgeruch hinterließ.

Gerne habe ich früher auch mal die Abgase von Traktoren gerochen – das war für mich als Kind sogar eine Art Wohlgeruch.

Doch die Zeiten haben sich geändert: Den Braunkohlenrauch gibt es seit kurz nach der Wende nicht mehr und den Trabbi gibt es nur noch als Oldtimer, und Mexiko City ist in den letzten 40 Jahren auch sauberer geworden.

Angefangen mit der Abgasreinigung haben eigentlich die Amerikaner, die schon in den 70er Jahren für ihre „großen Schiffe“ (= Straßenkreuzer) Katalysatoren vorschrieben, mit der Reinigung von schädlichen Abgasen.

Das war der Angang einer anfangs sinnvollen Regelung, die aber im Verlaufe von 5 Jahrzehnten in einen „Regelungswahn“ ausuferte.

## Das Schachern mit Regeln

Bevor jemand auf die Idee kommt, meine nachfolgenden Ausführungen zu kritisieren, möchte ich aus meinen Erfahrungen in der Mitarbeit/Zuarbeit in internationalen Gremien berichten.

Werte, hier Festlegung von Abgasnormen, werden international festgelegt – und zwar in Gremien der Unterorganisationen der Vereinten Nationen (wie UN-ECE), der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) oder, bezogen auf Europäische Union, auch in Arbeitsgruppen der EU-Kommission.

Und in den internationalen Gremien habe ich über 2 Jahrzehnte als deutscher Delegierter und teilweise auch als Chairman mitgearbeitet. Da werden Vorschriften erarbeitet, nicht immer nach wissenschaftlichen Erkenntnissen, sondern auch schon mal nach nationalen Interessen. Und dann wird stundenlang/tagelang verhandelt. „Gibst Du mir – gebe ich Dir“.

Was dabei rauskommt, ist nicht immer eine sachgerechte Lösung des Problems. Aber, das Ergebnis fließt in die internationalen und nationalen Gesetzestexte ein – und man muss daran festhalten.

## Abgasnormen – gegen die deutsche Industrie

Wir leben heute in einer Zeit, in der es eine seriöse unabhängige Wissenschaft wohl kaum noch gibt. Die Wissenschaft ist im Verlaufe der letzten 2 Jahrzehnte politisch geworden.

Ich denke da vor allem an das Potsdam Institut für Klimafolgeforschung (PIK), an die AGORA Denkfabrik, an das Wuppertal Institut, an das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) und noch andere.

Und diese v.g. Einrichtungen beraten unsere Regierung und vor allem auch die Regierungsvertreter, die im Auftrag der Regierungen in den internationalen Gremien verhandeln.

Da ist es nicht verwunderlich, dass dort etwas vorgeschlagen und auch beschlossen wird, was völlig unrealistisch ist. Ich denke da vor allem daran, dass von der Europäischen Union (EU) für das Jahr 2035 das Aus der Verbrennungsmotoren beschlossen wurde – dazu später mehr.

Und in Sachen Abgasnormen gab es mehrere weitere Beschlüsse der EU, die sich gegen die deutsche Autoindustrie richteten. Dazu ist zu bemerken, dass über Abgasnormen auch EU-Staaten abstimmen, die keine eigene Autoindustrie haben. Auch waren die Festlegungen von „neuen“ Abgasnormen klar gegen die deutsche Autoindustrie ausgerichtet. Dazu die Anmerkung, dass Deutschland sog. Premiumfahrzeuge baut und für diese hochvolumigen Motoren die immer strenger werdenden Normen nur mit hohem technischen Aufwand eingehalten werden können.

Übrigens, der neueste Beschluss der EU, Strafzölle für chinesische Autos einzuführen, ist auch ein Affront gegen die deutsche Autoindustrie, denn Deutschland exportiert viele Premiumfahrzeuge nach China und die Reaktion der Chinesen auf den Import dieser Autos ist vorhersehbar.

## Muss der CO2-Ausstoß verringert werden?

Kohlendioxid (CO2) ist ein Segen für die Menschheit. Ohne CO2 wäre ein Leben auf der Erde nicht möglich. Ohne CO2 würden auch keine Pflanzen wachsen. Und CO2 in der Limonade oder im Bier, das ist sogar erfrischend. Wo ist dann der Grund, CO2 zu reduzieren? Kann man mit einer Reduzierung von CO2 das Klima schützen?

Diese Fragen zu beantworten – das ist eine Art „Glaubenskrieg“. Für viele Menschen ist das Thema zur Ersatzreligion geworden. Und noch mehr Menschen leben davon/damit, den steigenden CO2-Ausstoß für die derzeitige Klimaveränderung und die Überschwemmungskatastrophen (2021 Ahrtal, 2024 Valencia, …) verantwortlich zu machen. Und wenn ich an die jüngste Umweltkonferenz in Baku denke, dann ging es dort vorrangig nicht um sog. „Klimaschutz“, sondern darum, von den Industriestaaten Geld zu bekommen für die „angebliche“ CO2-Belastung durch Industrieabgase. Deutschland mit einer grünen Außen- und einer grünen Umweltministerin war im Geld ausgeben vorne mit dabei, während die Staaten mit hohem CO2-Ausstoß wie China, USA, Russland und Indien sich bedeckt hielten.

Es gibt aber auch viele Menschen, darunter auch seriöse und vor allem unabhängige Wissenschaftler wie beispielsweise Prof. Dr. Fritz Vahrenholt (früher mal Senator in Hamburg), Dr. Jürgen Schulz (AGEU – die Realisten) oder Dr. Wolfgang Thüne (Meteologe), die anderer Meinung sind.

Dazu Auszug aus einem Brief, den ich Ende Oktober 2024 an FDP-Chef Lindner geschrieben habe:

> *„Zunächst ist kritisch zu hinterfragen, ob wir Menschen das Klima verändern können. Es gibt da auch andere Meinungen als der „Mainstream“.*
>
> *Und selbst wenn man dem „Mainstream“ folgt, dann hat Deutschland nur einen Anteil von 2 % am weltweiten Ausstoß von CO2 (China etwa 35 %) uns mit diesem geringen Anteil wollen wir das Klima schützen (der Ausdruck „schützen“ ist schon falsch) und machen unsere Wirtschaft kaputt.“*

Als Folge der CO2-Reduzierung wurde das politisch geplante Aus für Verbrenner von der EU beschlossen – mit der Ausnahme, das Verbrenner-Motoren, die mit E-Fuels betrieben werden, weiterhin verwendet werden dürfen.

Diese „Rettung“ durch den früheren FDP-Verkehrsminister Dr. Volker Wissing (nunmehr parteilos) ist zwar ein kleiner Erfolg, aber bringt in Sachen CO2-Einsparung wenig, weil E-Fuels nur mit einem energetisch hohen Aufwand hergestellt werden können (durch Elektrolyse) und hierfür wird viel Energie (und auch reinstes Wasser) benötigt.

## Dieselmotor – die Grenzwerte müssen überdacht werden

Ein Dieselmotor ist ein Verbrennungsmotor, der nach dem 1893 von Rudolf Diesel erfundenen Verfahren arbeitet. Charakteristisches Merkmal ist die Selbstzündung des eingespritzten Kraftstoffes mittels der Verbrennungsluft, die durch Komprimieren erhitzt wird.

Seit der Erfindung wurde der Dieselmotor stetig fortentwickelt, ein großer Entwicklungssprung brachte die TDI-Technik in den 90er Jahren, die Charakteristik eines bis dahin ‚lahmen‘ Dieselmotors erreichte die eines Benzinmotors. Der Dieselmotor ist effizienter als ein Benziner und stößt viel weniger CO2 aus.

Bei der Verbrennung entstehen Stickoxide, die in hohen Konzentrationen schädlich für Menschen sind. Um die Menschen zu schützen, wurden 2010 Grenzwerte von der EU für die Außenluft festgelegt Jedenfalls sind die 2010 festgelegten Werte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt bzw.200 Mikrogramm pro Kubikmeter pro Stunde kritisch zu hinterfragen, zumal im Arbeitsbereich, wo ein Mensch täglich 8 Stunden Stickoxiden ausgesetzt ist, der Grenzwert um ein Vielfaches höher ist und hier bei 950 Mikrogramm pro Kubikmeter liegt. Dieser gravierende Unterschied ist für mich nicht zu erklären!

Ja und dann wird immer wieder davon berichtet, dass der Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter überschritten wird. Da wird oftmals der Jahresmittelwert mit dem aktuell gemessenen Wert verwechselt. Und nun kommt eine der NGO’s, die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ins Spiel, die mit dem Rückenwind von (fragwürdigen) Gerichtsurteilen sogar Fahrverbote in einigen Städten erstritt, obwohl feststeht, dass Niemand durch Stickoxide signifikant geschädigt wurde.

Der sog. Dieselskandal hat der deutschen Autoindustrie sehr geschadet und einigen „Autobossen“ sogar den Job gekostet und hohe Strafen eingebracht.

Übrigens, der „Skandal“ wurde 2015. von den US-Behörden zum Zeitpunkt der Automesse IAA Frankfurt bekanntgemacht – sicher auch kein Zufall.

Die Dieseltechnik wurde in über 130 Jahren stetig fortentwickelt und Dieselmotoren tragen dazu bei, dass unser Wohlstand erhalten bleibt: Wir kaufen doch immer wieder beim Discounter Lebensmittel ein, die mit LKWs von weither angeliefert werden? Wir fahren Busse, die mit Dieselmotoren angetrieben werden und auch der Motor eines Krankenwagens ist in der

Regel ein Diesel. Wollen wir die alle aus unseren Städten verbannen?

Sicher kann man die Dieseltechnik weiter entwickeln, doch das kostet viel Geld und der weiterentwickelte Motor braucht mehr Kraftstoff. Hier sind vernünftige Entscheidungen gefragt und vielleicht kann man auch mal darüber nachdenken, warum ein Arbeitsplatz höhere Grenzwerte hat als die Außenluft an Straßen?

## Geschwindigkeitsbegrenzung macht wenig Sinn

Es ist schon beängstigend wie in den Medien und auch unter den Bürgern, die wohl selten Autobahn fahren (und davon habe ich im Bekanntenkreis einige) über Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen diskutiert wird. Da ist von einer Auto-Lobby, von vielen Toten oder vom Klimaschutz die Rede. ‚Losgetreten' wurde die Diskussion von der Deutschen Umwelthilfe (DUH), die Umweltschutz zum Geschäftsmodell gemacht hat und von der selbst die ehemalige Bundeskanzlerin Angela Merkel gesagt hat, dass man die Gemeinnützigkeit dieser Organisation kritisch prüfen wolle (Bundestagsfragestunde am 12.12.2018).

Bei allen Diskussionsbeiträgen sollten wir berücksichtigen, dass wir immer noch ein Industrieland sind und überwiegend vom Export unserer Premiumfahrzeuge von BMW, Porsche, Mercedes und AUDI leben. Ein wichtiges Verkaufsargument ist, dass wir in Deutschland keine Geschwindigkeitsbegrenzung haben und unsere Autos somit schnell sind. Diejenigen, die unsere großen und teuren Autos kaufen, legen Wert auf Leistung und Schnelligkeit.

Es gibt aber noch viele andere Argumente:

-deutsche Autobahnen sind sicher und bezogen auf die gefahrenen Kilometer haben wir dort die wenigsten Verkehrstoten

-die Zahl der Verkehrstoten ist von ursprünglich mal weit über 20.000 ist auf etwa 3000 zurückgegangen

-selten kann man die Autos mit hoher Leistung ausfahren, weil es auf etwa der Hälfte aller Autobahnen lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen gibt und auch viele Staus höhere Geschwindigkeiten nicht zulassen.

-die Einsparung von ’schädlichen‘ Abgasen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist minimal im Vergleich zu solchen, die durch Staus verursacht werden.

Sind wir es nicht selbst, die dafür mitverantwortlich sind, dass unsere Autobahnen immer voller werden, verursacht durch unser Kaufverhalten im online-Handel, durch Anspruch auf frisches Gemüse über das ganze Jahr oder durch lange Urlaubsreisen?

Übrigens, ich fahre im Jahr fast 30000 km, überwiegend auf Autobahnen. Ich kann gut damit leben, dass einige Autos schneller fahren als ich!

# Elektromobilität: Seit über 100 Jahren kein großer Fortschritt

Zur Erinnerung: Das erste Auto der Welt, das eine Geschwindigkeit von über 100 km/h erreichte, war ein Elektro-Auto. 1899 fuhr Camille Jenatzys mit der „Elektrozigarre “La jamais contente“ 105,876 km/h.Und die Chronisten schrieben, dass die Rekordfahrten immer wieder unterbrochen werden mussten, weil die Säurebatterien leer waren.

Der geniale Ferdinand Porsche konstruierte um 1900 ein Auto, das in den vorderen Radnaben einen Elektromotor eingebaut hatte. Eine geniale Idee von Porsche, man ersparte sich das Getriebe und hatte einen gleichmäßigen Antrieb an beiden Vorderrädern. Ein 44zelliger Akku ließ das Auto 50 km weit fahren, bei 37 km/h Normalgeschwindigkeit. Am Gesamtgewicht von einer Tonne war die Säure-Batterie mit 410 kg beteiligt. Nochmals zur Erinnerung – das alles geschah vor 120 Jahren!

Und noch eine Zahl aus der Autostadt Köln – dort gab es um 1900 etwa 1000 E-Fahrzeuge.

Heute wird das E-Mobil medienwirksam als zukunftsweisende Technik propagiert. Politiker und viele Journalisten singen „Jubelarien“. Die großen Autokonzerne stellen „bahnbrechende“ neue E-Mobile vor. Letztlich aber hat sich seit über 120 Jahren nicht viel geändert – trotz großer Investitionen in die Forschung.

Und nun wird versucht, durch Subventionen den Kauf von E-Mobilen anzukurbeln. Trotz dieser Subventionen reagieren die Käufer zurückhaltend, weil

-sie die ganze E-Mobilität skeptisch sehen

-sie nach wie vor zu teuer ist

-eine begrenzte Reichweite hat

-keine wirkliche Einsparung von CO2 erfolgt zumal auch der Strom für ein E-Mobil in Deutschland überwiegend aus Kohle produziert wird (Strommix).

Und irgendwann kommt auch die Zeit, dass E-Mobile für die Straßenbenutzung zahlen müssen.

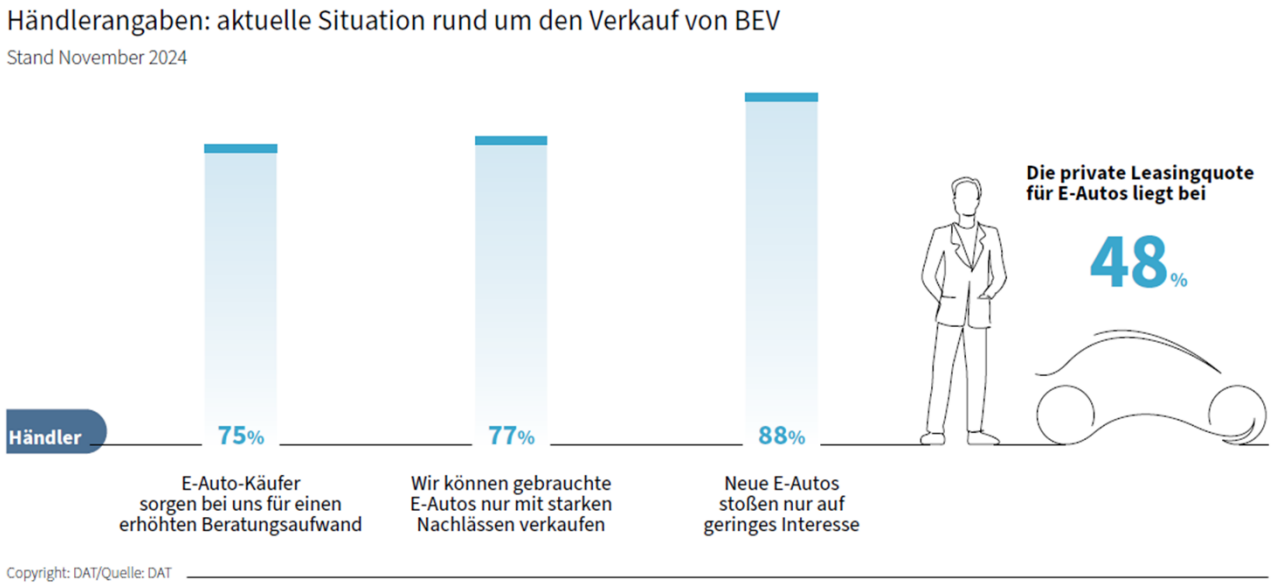
Und noch ein Problem: China bietet staatlich subventionierte E-Mobile an und „überschwemmt“ damit den europäischen Markt – zu Lasten der deutschen Autohersteller. Übrigens, auch die deutschen Subventionen für den Kauf von E-Mobilen wurden für E-Mobile aus China gezahlt.

Die nahe Zukunft des E-Mobils ist sehr skeptisch zu betrachten! Sie wird dann kommen, wenn es gelungen ist, einen vollkommen neuen Batterietyp (keine Lithium-Ionen, keine Säure-Batterie) zu entwickeln und das kann

noch Jahrzehnte dauern.

Das passiert nie

Näheres zu Lithium hier




Laut Erhebung der DAT ist die Nachfrage nach E-Mobilen nicht so berauschend (DAT Nov.2024 -Repro Lars Ridder)

Der Normalautofahrer wird sich trotz Subventionen ein E-Mobil nicht leisten können

## Wasserstoff – gefährlich und teuer

Nunmehr soll Wasserstoff das Speicher- und Energieproblem lösen, auch Automobile sollen mit Wasserstoff angetrieben werden.

Wasserstoff herzustellen ist sehr teuer. Zwar ist das Verfahren hier die Elektrolyse, physikalisch einfach. Der energetische Aufwand ist sehr hoch. Für die Herstellung einer Kilowattstunde Wasserstoff benötigt man 3 Kilowattstunden Strom.

Den klimaschädlichen „grauen“ Wasserstoff will man künftig durch „grünen“ Wasserstoff ersetzen. Aus Namibia soll „grüner“ Wasserstoff in großen Mengen nach Deutschland gehen. Für die Herstellung einer Kilowattstunde Wasserstoff benötigt man viel Energie. Das ist nicht zu ändern, weil es die Physik so will. Die noch mit deutscher Hilfe (Geld) zu bauenden Elektrolysefabriken können technisch und wirtschaftlich nur funktionieren, wenn sie kontinuierlich, rund um die Uhr, arbeiten. Dafür Wind- und Solarkraft zu verwenden, ist kritisch zu hinterfragen. Nicht geklärt ist auch, wie das Wasser in die Wüste kommen soll. Nicht geklärt ist auch der Transport von Namibia nach Deutschland.

Autos mit Wasserstoff zu betreiben, wird technisch schon praktiziert.

Eine Massenmotorisierung ist derzeit aber nicht praktikabel.

## E-Fuels nur ein Märchen

Der Verbrenner soll weg – ab 2035 keine Neuzulassungen mehr. Allenfalls darf dann ein Verbrenner eingesetzt werden, wenn er mit E-Fuels betrieben wird. Was steckt dahinter?

Unter E-Fuels (=‘Elektro-Kraftstoffe‘) versteht man solche, die synthetisch aus Wasser (Wasserstoff) und Kohlendioxid hergestellt werden. Wenn man für die Herstellung sog ‚erneuerbare‘ Energie verwendet, dann, so die Annahme, soll dieser Kraftstoff ‚klimaneutral‘ sein.

Diese Annahme geht nicht auf!

Bei der Verbrennung entsteht natürlich wieder CO2, so viel wie bei normalen Kraftstoffen.

Die Herstellung von Wasserstoff ist sehr energieintensiv (um das Äquivalent von 1 Kilowattstunde Wasserstoff herzustellen werden 3 Kilowattstunden Strom benötigt) und die Annahme, dass man dafür nur sog ‚erneuerbare‘ Stromenergie verwendet, ist sehr kritisch zu hinterfragen.

Man könnte E-Fuels natürlich auch aus Bio-Masse (Jauche, Mist , Raps, Mais, Ölpalmen) herstellen – doch wenn diese Bio-Masse extra angebaut wird, dann fehlen die landwirtschaftlichen Flächen in der Ernährungswirtschaft. Ich kann mich an einen Kongress in Berlin erinnern, wo sogar die Greenpeace-Organisation gegen eine solche Herstellung war.

Die künftigen Produktionsmengen sind schwer abschätzbar – werden aber auf keinen Fall ausreichen, um den Bedarf nach 2035 zu decken. Also E-Fuels ein Märchen?

## Politik ist zerstritten

Von der „Politik“ haben die deutschen Autohersteller keine Unterstützung zu erwarten – jahrelang wurde die deutsche Autoindustrie mit Regeln torpediert – alles, um die Umwelt zu schützen. Das führte sogar soweit, dass die EU das „Aus“ der Verbrennungsmotoren für 2035 beschlossen hat.

Weitere Beschlüsse waren der Kohleausstieg und die Abkehr von der Kernenergie. Die Strompreise schossen förmlich in die Höhe, die Industrie und insbesondere auch die deutsche Autoindustrie wanderte ab.

Auch das „Verbrenneraus“ führte zu Irritationen, es ist nicht durchführbar – und letztendlich ist ein Dieselmotor immer noch wirtschaftlicher und umweltfreundlicher als ein E-Motor.

Einzig der frühere SPD-Politiker Sigmar Gabriel hat sich von den „seriöse“ Parteien gegen das „Verbrenneraus“ ausgesprochen.

> *Ex-Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) hat das Verbrennerverbot der EU ab 2035 scharf kritisiert. »Ich habe in meiner Zeit in der Bundesregierung immer davor gewarnt, dem Verbrennungsmotor ein schnelles Auslaufdatum zu setzen und bin dafür heftig kritisiert worden«, sagte Gabriel dem »Handelsblatt«. Er habe »nie verstanden, warum wir Deutschen eine der wichtigsten Säulen unserer Volkswirtschaft und unseres Wohlstands so derartig mutwillig ruinieren.« Kein anderes Land der Welt würde so etwas tun.*
>
> *Gabriel sorgt sich vor allem um die Autozulieferer. »Das ist ein stilles Sterben. Wo bleibt der Aufschrei?« Dass sich die Politik nun wundere, »dass Zigtausend Stellen in der Zuliefererindustrie abgebaut werden, ist schon ziemlich merkwürdig. Denn das war alles absehbar.«*
>
> *Das vom Jahr 2035 an geltende Verbrenner-Aus sei umso fragwürdiger, weil »ein neuer Diesel den Vergleich mit den Umweltbelastungen eines batteriegetriebenen Fahrzeugs über die gesamte Lebenszeit des Wagens nicht scheuen muss«, sagte Gabriel dem »Handelsblatt*

Hinzu kommt der „unglückselige“ Zertifikatehandel. Wer CO2-Emissionen einspart, bekommt Gutschriften, so verdient die Firma Tesla so nebenbei Milliarden Euro, weil E-Mobile CO2-frei fahren. Dabei wird nicht berücksichtigt, dass die Herstellung der Batterien sehr energieintensiv ist, also dabei viel CO2 ausstößt.

## Resümee

Der deutschen Autoindustrie, die jahrzehntelang eine Schlüsselposition in der deutschen Industrielandschaft einnahm, geht es sehr schlecht – und so recht wollen das insbesondere unsere grünen Politiker nicht glauben.

Man will in Deutschland mit einem CO2-Anteil von 2 % das Weltklima retten und vergisst dabei, dass wir in Deutschland ein Industrieland sind, das überwiegend von der Autoindustrie lebt – und die braucht faire und verlässliche Regeln und eine preisgünstige Energie, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Aber, auch die Autoindustrie hat es versäumt, sich energischer zu wehren.