# Was treibt die EU gegen die deutsche Autoindustrie?

geschrieben von Admin | 17. September 2018

Die Mitarbeiter in der deutschen Autoindustrie können sich schon einmal nach neuen Jobs umsehen. Die EU will die Zerschlagung der Automobilindustrie, zumindest der deutschen. Jetzt hat der EU-Umweltausschuss für einen Vorschlag gestimmt, nach dem die Autoindustrie den CO2-Ausstoß bis zum Jahre 2030 nahezu halbieren muss.

Die EU-Kommission hatte im November des vergangenen Jahres eine Reduzierung von 15 Prozent bis zum Jahre 2025 und anschließend eine weitere um 30 Prozent bis 2030 vorgeschlagen. Zu dünn, meinten Grüne, Sozialdemokraten, Linke und Liberale in Brüssel, es sollten vielmehr 45 Prozent bis zum Jahre 2030 sein. Wo sie schon einmal so schön im Umweltrausch dabei waren, stimmten sie gleich noch für eine Quote für Elektroautos. Hersteller sollen bestraft werden, wenn sie zu wenig Elektroautos bauen.

Im Oktober muss das EU-Parlament über diesen Vorschlag des Umweltausschusses abstimmen. Noch ist offen, wie diese Abstimmung ausfällt. Anschließend haben noch die europäischen Mitgliedsstaaten ein Wörtchen mitzureden. Eine Entscheidung dürfte vermutlich erst im nächsten Jahr kommen.

Klar ist: Die vorwiegend grünen Umweltpolitiker der EU wollen den Klimawandel aufhalten und deshalb den CO2 Ausstoß reduzieren. Kohlendioxid ist nun nachweislich kein »Klimagas«, kein »Schadstoff« und schon gleich gar nicht verantwortlich für eine Änderung des Klimas, sondern ein wesentlicher Baustein für Blätter, Pflanzen und Bäume sowie ein Spurengas, das in der Atmosphäre zu einem Anteil von 0,04 Prozent vorhanden ist. Diese Attacken gegen eine der tragenden Säulen Deutschlands sind nicht neu, schon im Frühjahr hatte Miriam Dalli, die Berichterstatterin des Umweltausschusses, sich mit verwegenen Forderungen »die Autoindustrie muss weg« hervorgetan.

GEGEN FREIHEIT UND FREUDE AM FAHREN

Dalli kommt ebenfalls wie der EU-Umweltkommissar Karmenu Vella aus dem korrupten Malta, dort, wo im vergangenen Herbst eine kritische Journalistin ermordet wurde, dort, wo Korruption blüht und gedeiht, dort, wo sich steuersparende Konzerne ansiedeln. Berüchtigt sind Bewohner der Insel auch für ihren millionenfachen Vogelmord. Miriam Dalli hätte also genug zu tun, vor ihrer eigenen Haustür zu kehren. Aber sie wurde Berichterstatterin des EU-Umweltausschusses, tönt mit großen Worten und fliegt selbst auf EU-Kosten sehr viel durch die Gegend. Gelernt hat sie nichts. Sie hat mal bei einem lokalen TV-Sender

gearbeitet. Der Umweltschutz liegt ihr sehr am Herzen, gegen den Vogelmord auf Malta hat sie allerdings nichts. Das reicht, um etwas zum Thema Auto zu sagen.Mehr als »Wir müssen die Umwelt retten!« und deswegen CO2-Ausstoß senken sowie nur noch mit Elektroautos fahren. kommt dabei nicht heraus.

Für die deutsche Autoindustrie bedeutet das, dass viele Arbeitsplätze in der Autoindustrie zerstört würden, käme diese Torheit aus Malta durch. Dallis lapidare Antwort: Die Regierungen müssten eben ihre Gesellschaften auf drastische Arbeitsplatzverluste einstellen. Dann sollen sie eben Autos bauen, die nichts verbrauchen. Das sagen neben Dalli ebenso führende Grüninnen.

Der Chef des Daimler-Betriebsrates, Michael Brecht, kritisiert den Vorstoß des EU-Umweltausschusses heftig als zu »ambitioniert und nicht erreichbar«.

Er hält das Votum des Umwelt-Ausschusses im EU-Parlament für zu anspruchsvoll, gibt aber dennoch dem grünen Esel Futter: „Wir alle wollen emissionsfreies Fahren!« Brecht zur Automobilwoche: »Allerdings sind 45 Prozent, wie es das EU-Parlament nun fordert, aus heutiger Sicht zu ambitioniert und nicht erreichbar.«

»Klüger wäre es gewesen im Jahr 2025 eine Überprüfung der Werte für 2030 anzustreben. 2025 kann man – anders als heute – eine realistischere Einschätzung der Nachfrage nach Fahrzeugen mit alternativem Antrieb für 2030 vornehmen.«

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat die Entscheidung des Umwelt-Ausschusses ebenfalls kritisiert. »Das Votum geht an der technischen und wirtschaftlichen Realität vorbei«, so VDA-Präsident Bernhard Mattes.

Die Parteien im Deutschen Bundestag begrüßen offenbar allesamt diesen Vorstoß. Bis auf die AfD. Dessen Verkehrsexperte Dr. Dirk Spaniel, von Haus aus Auto-Ingenieur und einziger Abgeordneter mit tieferer Kenntnis der Autoindustrie, kritisiert in seiner Rede vor dem Bundestag heftig: »Verantwortlich ist nicht nur der Grenzwert der EU, sondern diese Regierung bestehend aus CDU/CSU und SPD will diese Fahrverbote, weil sie die Menschen in diesem Land umerziehen wollen.«

»Jedes Fahrverbot in Deutschland ist von Ihnen politisch gewollt!« rief Spaniel in Richtung Regierungsbank. Zudem erinnerte er daran, dass auch der Abgas-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages feststellte, dass eine Gesundheitsgefährdung bei den derzeitigen Grenzwerten wissenschaftlich nicht nachweisbar ist. »Setzen Sie endlich durch, dass in Deutschland wie in allen anderen Ländern auch repräsentative Mittelwerte und keine Worst Case Meßwerte gemessen werden.«

Die EU sagt: Die Mitgliedstaaten benennen die Behörden, die für die Messung zuständig sind. Spaniel: »Die Standortfrage der Messstellen in

den Städten ist eine politische Frage.« Die AfD lehnt als einzige Partei im Deutschen Bundestag Fahrverbote ab. Spaniel: »Teile dieses Parlaments wollen die Deindustrialisierung dieses Landes. Das ist für mich die böswillige Zerstörung der wirtschaftlichen Existenzgrundlage der Bundesrepublik Deutschland.«

In einer Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung erwarten übrigens die Autoren sogar den Wegfall hunderttausender von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie. Die Folgen des Kampfes gegen das Auto spüren die Autohersteller bereits jetzt sehr heftig. Beispielsweise Mercedes in Stuttgart, wo es dramatische Umsatzeinbrüche in den Sommermonaten gab. Offiziell ist die Rede von neun Prozent weniger verkauften Autos, die Einbrüche sollen jedoch deutlich höher liegen. Seit Anfang des Jahres sind die Daimler Aktien um 30 % eingebrochen.

Der Konzern stehe, so hört man aus Stuttgart, vor der Aufspaltung in eine Pkw- und in eine Lkw-Sparte. Die Mitarbeiter sollen die Wahl haben, sich für eine Sparte zu entscheiden oder zu gehen. »Beim Daimler« fragt man sich, was dann der chinesische Anteilseigner tun werde, der derzeit zehn Prozent Aktienanteile hält. Am Ende könnte er 30 Prozent oder sogar noch mehr der Aktien halten.

Die Daimler Mitarbeiter haben allen Grund zur Sorge, was dann passiert. Bereits jetzt wird in China ein zweites identisches Entwicklungszentrum parallel zu Stuttgart und Sindelfingen gebaut. Sinnvoll ist das nicht. Produktionsstätten werden quer über die Welt verteilt, bisher jedenfalls war die technische Intelligenz und das Know-how an einem Ort versammelt.

Das Attribut »dramatisch« für die Entwicklung der deutschen Autoindustrie zu verwenden, erscheint untertrieben.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier