

# Grüner Wasserstoff spaltet die Europäische Union

geschrieben von Admin | 16. August 2023

**Von Edgar L. Gärtner**

Die EU, ein auf nicht eingehaltenen Verträgen beruhendes und daher kaum definierbares überstaatliches Gebilde, kann nicht als Hort der Stabilität und der viel beschworenen Nachhaltigkeit gelten. Nun droht diesem ohnehin krisenanfälligen Zusammenschluss in der Energiepolitik, für die die EU-Kommission nach dem Lissabon-Vertrag eigentlich gar nicht zuständig ist, eine potenziell explosive Kraftprobe zwischen der Berliner Ampelregierung und der Regierung Macron/Borne in Paris. Auslöser ist das Ansinnen der Ampelregierung, die EU möge die Gaskraftwerke subventionieren, die in Deutschland dringend gebaut werden müssen, um die verhunzte „Energiewende“ zu retten.

Da diese Kraftwerke nur als Lückenbüßer für den vom grünen Milieu bevorzugten unstillen Wind- und Solarstrom dienen sollen, können sie nicht rentabel betrieben werden. Sie werden voraussichtlich nur etwa 1500 bis 2000 Stunden im Jahr benötigt. Um rentabel zu werden, müssten sie mindestens doppelt so lange laufen. Deshalb interessierten sich private Investoren bislang nicht für die 30 bis 50 Gaskraftwerke, die nach einschlägigen Berechnungen von McKinsey noch in diesem Jahrzehnt gebaut werden müssten, um die Elektrizitätsversorgung Deutschlands zu sichern. Bis jetzt sorgen ungeliebte Stein- und Braunkohlekraftwerke für den notwendigen „Backup“ des unzuverlässigen Grünstroms. Ohnehin ist Deutschland unterm Strich bereits auf Stromimporte aus Nachbarländern angewiesen. Daher die für Bundesklimaminister Robert Habeck (Die Grünen) naheliegende „Lösung“: Der Bau von Gaskraftwerken soll massiv staatlich, d.h. durch die ohnehin von den Finanzämtern schon ausgequetschten Steuerzahler subventioniert werden, um doch noch Investoren anzulocken.

Doch damit steht die Berliner Ampelregierung gleich vor dem nächsten großen Problem: Die Subventionierung von Kraftwerken muss nach den geltenden Regeln von der EU-Kommission genehmigt werden. Nach dem von der Kommission beschlossenen und vom EU-Parlament abgesetzten „Green Deal“ gilt die Subventionierung des Baus herkömmlicher Gaskraftwerke, da diese mit einem „fossilen“ Energieträger betrieben werden, allerdings als ausgeschlossen. Habeck und seine Berater hat das aber wohl nur kurz in Verlegenheit gebracht. Sie deklarierten die Gaskraftwerke mit einer Gesamtkapazität von 23,8 Gigawatt, deren Bau ab dem kommenden Jahr sukzessive ausgeschrieben werden soll, in ihrem Antrag an die EU-Kommission kurzerhand in Wasserstoff-Kraftwerke um. Denn nach dem Wunsch der Grünen sollen diese von vornherein so ausgelegt werden, dass sie eines fernen Tages auch mit grünem Wasserstoff betrieben werden können. Am 1. August 2023 gab Robert Habeck bekannt, er habe darüber mit der EU-

Kommission bereits eine grundsätzliche Vereinbarung erzielt.

Nach dem in Berlin im Jahre 2020 beschlossenen nationalen Wasserstoffplan (inzwischen fortgeschrieben) sollen in Deutschland bis 2030 Elektrolyseanlagen mit einer Kapazität von mindestens 10GW entstehen. Diese sollen mithilfe von vorwiegend durch Offshore-Windkraftanlagen (WKA) gewonnener Elektrizität bis zu 28 Terawattstunden (TWh) grünen Wasserstoff erzeugen. Das erscheint angesichts der kostentreibenden Reparaturanfälligkeit der Offshore-Anlagen und dem daher rührenden nachlassenden Interesse der Investoren mehr als kühn. Die Windstrom-Kapazität wird selbst nach den offiziellen Schätzungen nicht ausreichen, um die stromfressenden Elektrolysegeräte zu versorgen. Deshalb sieht der Wasserstoffplan von vornherein vor, dass ein bedeutender Teil des deutschen Wasserstoffbedarfs durch Importe gedeckt werden muss. Diesem Zweck dient das Projekt einer Wasserstoff-Pipeline von Marokko über Spanien und Südfrankreich bis nach Deutschland. Dagegen regt sich schon jetzt in Südfrankreich Widerstand – aus verständlichen Gründen.

Zurzeit macht die Produktion von grünem Wasserstoff in Deutschland nur etwa 5 Prozent der Gesamtproduktion von etwa 60 TWh aus. Diese wird überwiegend auf klassische Weise nicht mithilfe der Elektrolyse, sondern durch die Dampfreformierung von Erdgas gewonnen, weil dafür im Vergleich mit der Herstellung von grünem Wasserstoff nur knapp ein Siebtel des Energieaufwandes benötigt wird. Es kann zurzeit ausgeschlossen werden, dass die Produktion von grünem Wasserstoff in Deutschland so weit gesteigert werden kann, dass das für 2030 festgelegte Ziel erreicht wird. Denn dafür bräuchte man in Anbetracht der auf hoher See erreichbaren Auslastung der WKA und der erwartbaren hohen Umwandlungsverluste eine WKA-Kapazität von mindestens 300 TWh. Dem Habeck-Ministerium kommt es allerdings letztlich gar nicht darauf an, das angeführte Ziel zu erreichen. Es sucht lediglich eine Rechtfertigung für die Umdeklarierung von Gaskraftwerken zu grünen Wasserstoff-Kraftwerken, um an EU-Subventionen gelangen zu können.

Dagegen regt sich aus verständlichen Gründen Widerstand vor allem in Frankreich. Ohnehin regt sich dort bereits wachsender Unmut gegen eine abermalige Erhöhung des staatlich regulierten Strompreises für Privatverbraucher. Diese Preiserhöhung folgt aus der Teilnahme Frankreichs am EU-Strompreisfindungssystem nach dem Merrit-order-Prinzip, wonach die am teuersten produzierenden deutschen Gaskraftwerke den Strompreis bestimmen. Immer mehr Stimmen verlangen deshalb, Frankreich solle sich, wie bereits Spanien und Portugal, vom europäischen Strommarkt zurückziehen. Das sei möglich, ohne bestehende Verträge zu verletzen, da es eine gemeinsame Energiepolitik der EU nach dem Lissabon-Vertrag gar nicht geben könne. Auch Emmanuel Macrons Energiewende-Ministerin Agnès Pannier-Runacher scheint inzwischen begriffen zu haben, dass die von Berlin inspirierte Energiepolitik der EU-Kommission in erster Linie das Ziel verfolgt, die Kostenvorteile Frankreichs aufgrund preisgünstiger Kernenergie und alpiner Wasserkraft

zunichte zu machen. Zu diesem Zweck wurden Leute mit engen Kontakten zum deutschen Think Tank „AGORA Energiewende“ und dessen amerikanischen Sponsoren systematisch in französische Ministerien und Spezialagenturen wie ADEME (Agence de la transition écologique, agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) eingeschleust. Werden Frau Pannier-Runacher und ihr Chef den Mut aufbringen, das offen auszusprechen?

---

# Das EU-Parlament will die Zwangssanierung für Millionen Wohnhäuser

geschrieben von Admin | 16. August 2023

**Das Europäische Parlament will Hausbesitzer zu Sanierungen zwingen, um bis 2030 die Energieeffizienzklasse „E“ zu erreichen. Wenn die nationalen Regierungen mitmachen, kommen auf Millionen Immobilienbesitzer horrenden Kosten zu. Für viele wäre es de facto eine Enteignung. Die KfW schätzt die Kosten auf 254 Milliarden €**

**Von Holger Douglas**

Das EU-Parlament hat mit einer Mehrheit von 343 zu 216 Stimmen eine Zwangssanierung sämtlicher Häuser beschlossen. Danach sollen bis zum Jahre 2050 alle Gebäude klimaneutral sein – und zwar europaweit. Bereits ab 2028 sollen nur noch Gebäude gebaut werden dürfen, die als „emissionsfrei“ gelten. Vorhandene Gebäude müssen saniert werden, wenn sie als schlecht eingestuft werden.

Wohngebäude in Deutschland sollen bis 2030 mindestens eine Energieeffizienzklasse „E“ erreichen. Gebäude der schlechteren Klassen sollen saniert werden – zwangsweise. Zu diesem Zweck sollen für Wohngebäude europaweit harmonisierte Energieeffizienzklassen mit einer Skala von A bis G eingeführt werden, von der schlechtesten A zur besten G. Alle Neubauten sollen ab 2028 mit Solaranlagen ausgestattet sein, „sofern dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist“ – wie es einschränkend heißt.

Über die Einzelheiten der Ausgestaltung will das EU-Parlament jetzt mit den Mitgliedstaaten verhandeln. Danach muss Deutschland die Richtlinie in deutsches Recht übertragen.

Verbessert werden müssen Dämmung oder Heizung, wenn Gebäude verkauft

oder in größerem Maßstab renoviert werden oder wenn ein neuer Mietvertrag unterzeichnet wird. Wie genau diese Vorgaben in Deutschland umgesetzt werden sollen, muss dann in einem sogenannten nationalen Sanierungsplan festgelegt werden.

Der soll auch Förderprogramme enthalten, die Zuschüsse und Finanzierung möglich machen. Die EU will, so hieß es aus Straßburg, 150 Milliarden Euro zur Verfügung stellen. Davon profitieren dürften vor allem Gutachter, Klima-NGOs und die (meist chinesischen) Hersteller von Solarmodulen.

Das Ganze läuft weiter unter dem Paket des sogenannten Green Deal, den die derzeitige Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen vorangetrieben hat mit dem Ziel der „Klimaneutralität“ der Europäischen Union bis 2050.

Vertreter der Immobilienbranche weisen diese Vorhaben als absurde Vorschläge zurück und rechnen vor, dass sich allein in Deutschland die Ausgaben für Sanierungen von Millionen von Häusern auf 182 Milliarden Euro pro Jahr belaufen würden. Woher die Materialien und Handwerker kommen sollen, hat das EU-Parlament nicht beschließen können. Der Berichterstatter für diese Richtlinie, der irische Grünen-Abgeordnete Ciarán Cuffe, wird in der Pressemitteilung mit den fast zynisch scheinenden Worten zitiert: „Die Verbesserung der Leistung der Gebäude in Europa wird unsere Rechnungen und unsere Abhängigkeit von Energieimporten verringern. Wir wollen, dass die Richtlinie die Energiearmut verringert, die Emissionen senkt und ein besseres Innenraumklima für die Gesundheit der Menschen schafft. Dies ist eine Wachstumsstrategie für Europa, die Hunderttausende von hochwertigen, lokalen Arbeitsplätzen im Baugewerbe, in der Renovierungsbranche und im Bereich der erneuerbaren Energien schaffen und gleichzeitig das Wohlbefinden von Millionen von Menschen in Europa verbessern wird.“

Für viele Hausbesitzer bedeutet diese „Wachstumsstrategie“ allerdings möglicherweise eine Enteignung, wenn sie die zur Sanierung notwendigen Summen nicht mehr bezahlen können. In der Pressemitteilung des Europäischen Parlaments ist nur von „Förderprogrammen“ die Rede, die die nationalen Renovierungspläne enthalten sollen, und von kostenneutralen „Renovierungsprogrammen“. Das heißt, Immobilienbesitzer müssen auf staatliche Hilfen hoffen, um sich nicht finanziell zu ruinieren.

Fachleute schätzen, dass allein in Deutschland rund 6 Millionen Häuser neue Dächer und eine Dämmung mit brennbarem Schaumstoffen erhalten müssen. Der KfW zufolge könnten Summen bis zu 254 Milliarden Euro zusammenkommen.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier

---

# Das EU-Parlament will die Zwangssanierung für Millionen Wohnhäuser

geschrieben von Admin | 16. August 2023

**Das Europäische Parlament will Hausbesitzer zu Sanierungen zwingen, um bis 2030 die Energieeffizienzklasse „E“ zu erreichen. Wenn die nationalen Regierungen mitmachen, kommen auf Millionen Immobilienbesitzer horrenden Kosten zu. Für viele wäre es de facto eine Enteignung. Die KfW schätzt die Kosten auf 254 Milliarden €**

## Von Holger Douglas

Das EU-Parlament hat mit einer Mehrheit von 343 zu 216 Stimmen eine Zwangssanierung sämtlicher Häuser beschlossen. Danach sollen bis zum Jahre 2050 alle Gebäude klimaneutral sein – und zwar europaweit. Bereits ab 2028 sollen nur noch Gebäude gebaut werden dürfen, die als „emissionsfrei“ gelten. Vorhandene Gebäude müssen saniert werden, wenn sie als schlecht eingestuft werden.

Wohngebäude in Deutschland sollen bis 2030 mindestens eine Energieeffizienzklasse „E“ erreichen. Gebäude der schlechteren Klassen sollen saniert werden – zwangsweise. Zu diesem Zweck sollen für Wohngebäude europaweit harmonisierte Energieeffizienzklassen mit einer Skala von A bis G eingeführt werden, von der schlechtesten A zur besten G. Alle Neubauten sollen ab 2028 mit Solaranlagen ausgestattet sein, „sofern dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist“ – wie es einschränkend heißt.

Über die Einzelheiten der Ausgestaltung will das EU-Parlament jetzt mit den Mitgliedstaaten verhandeln. Danach muss Deutschland die Richtlinie in deutsches Recht übertragen.

Verbessert werden müssen Dämmung oder Heizung, wenn Gebäude verkauft oder in größerem Maßstab renoviert werden oder wenn ein neuer Mietvertrag unterzeichnet wird. Wie genau diese Vorgaben in Deutschland umgesetzt werden sollen, muss dann in einem sogenannten nationalen Sanierungsplan festgelegt werden.

Der soll auch Förderprogramme enthalten, die Zuschüsse und Finanzierung möglich machen. Die EU will, so hieß es aus Straßburg, 150 Milliarden Euro zur Verfügung stellen. Davon profitieren dürften vor allem Gutachter, Klima-NGOs und die (meist chinesischen) Hersteller von Solarmodulen.

Das Ganze läuft weiter unter dem Paket des sogenannten Green Deal, den die derzeitige Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen vorangetrieben hat mit dem Ziel der „Klimaneutralität“ der Europäischen Union bis 2050.

Vertreter der Immobilienbranche weisen diese Vorhaben als absurde Vorschläge zurück und rechnen vor, dass sich allein in Deutschland die Ausgaben für Sanierungen von Millionen von Häusern auf 182 Milliarden Euro pro Jahr belaufen würden. Woher die Materialien und Handwerker kommen sollen, hat das EU-Parlament nicht beschließen können. Der Berichterstatter für diese Richtlinie, der irische Grünen-Abgeordnete Ciarán Cuffe, wird in der Pressemitteilung mit den fast zynisch scheinenden Worten zitiert: „Die Verbesserung der Leistung der Gebäude in Europa wird unsere Rechnungen und unsere Abhängigkeit von Energieimporten verringern. Wir wollen, dass die Richtlinie die Energiearmut verringert, die Emissionen senkt und ein besseres Innenraumklima für die Gesundheit der Menschen schafft. Dies ist eine Wachstumsstrategie für Europa, die Hunderttausende von hochwertigen, lokalen Arbeitsplätzen im Baugewerbe, in der Renovierungsbranche und im Bereich der erneuerbaren Energien schaffen und gleichzeitig das Wohlbefinden von Millionen von Menschen in Europa verbessern wird.“

Für viele Hausbesitzer bedeutet diese „Wachstumsstrategie“ allerdings möglicherweise eine Enteignung, wenn sie die zur Sanierung notwendigen Summen nicht mehr bezahlen können. In der Pressemitteilung des Europäischen Parlaments ist nur von „Förderprogrammen“ die Rede, die die nationalen Renovierungspläne enthalten sollen, und von kostenneutralen „Renovierungsprogrammen“. Das heißt, Immobilienbesitzer müssen auf staatliche Hilfen hoffen, um sich nicht finanziell zu ruinieren.

Fachleute schätzen, dass allein in Deutschland rund 6 Millionen Häuser neue Dächer und eine Dämmung mit brennbarem Schaumstoffen erhalten müssen. Der KfW zufolge könnten Summen bis zu 254 Milliarden Euro zusammenkommen.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier

---

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

geschrieben von Admin | 16. August 2023

**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 Benzin- 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 führen 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

---

## **Green Deal: Die Vernichtung der**

# deutschen Autoindustrie

geschrieben von Admin | 16. August 2023

Zu verdanken ist die Vernichtung der deutschen Autoindustrie jenem „CO2 muss weg!“-Narrativ. Man muss nur die Grenzwerte in utopischen Bereichen ansiedeln und immer wieder behaupten, man hätte sich dazu verpflichtet.

## Von Holger Douglas

Kein Auto mit Verbrennermotor mehr ab 2035! Das jedenfalls will die EU; ihr Parlament hat das mit dem niedlichen Namen »Fit-for-55« versehene Kahlschlagprogramm einen Schritt weitergebracht und mehrheitlich für ein Verbrennerautoverbot gestimmt. Jetzt müssen die EU-Länder zustimmen.

Zu verdanken ist diese radikale Vernichtung der deutschen Autoindustrie hauptsächlich jenem »CO2 muss weg!«-Narrativ. Eine geniale Erfindung – es kann als Blaupause für alles und jedes dienen, bis hin zum totalen »Auto weg«. Man muss nur die Grenzwerte in utopische Bereiche ansiedeln, darauf verweisen und immer wieder behaupten, »wir« hätten uns dazu verpflichtet. Ich jedenfalls nicht.

Überraschend ist das alles nicht. Normen haben Heugabel und Dreschflegel, Muskete und Mörser ersetzt und sind im Industriezeitalter der Hebel, um Zerstörungen aller Art durchzusetzen. Angst- und Panikmache sind die modernen Jericho-Trompeten, um Gesellschaften gefügig zu machen. Kein Mensch mehr fragt nach Richtigkeit von Grenzwerten und danach, ob sie überhaupt richtig gemessen werden.

Auf der Normenklaviatur haben Grüne bereits vor 20 Jahren entsprechend gespielt, und schon früh haben die Green Dealer hinter der EU klar gemacht, dass sie »Auto weg« und dafür Null-CO2 wollen. Sie schrecken vor handfesten Lügen nicht zurück und behaupten einfach, Elektroautos hätten einen CO2-Ausstoß von »Null«, alle anderen Autos unabhängig von Antriebsart dagegen würden zu hohe CO2-Werte aufweisen.

## ILLUSION ODER ANDERE ABSICHT

Ein ganzer Kontinent soll nur noch E-Autos fahren dürfen

So gilt den Green-Dealern ein Elektroauto als Auto ohne CO2-Ausstoß. Gleich, woher der Ladestrom kommt – bei Nacht kaum von der Photovoltaikanlage und bei Flaute eher nicht von Windrädern, im Zweifel aus einem Kohlekraftwerk. Ebenso wird der CO2-Ausstoß während der Produktion unter den Tisch fallengelassen, unter anderem der recht hohe Anteil, der bei der Produktion der Batterien anfällt. Verlogener geht's kaum. Eigentlich alles altbekannt – hier bei *TE* haben wir immer wieder Methoden und Folgen beschrieben.

Ein Teil der Autoindustrie klatschte gleich begeistert Beifall.

Volkswagen-Chef Herbert Diess ging sogar heftig mit der mangelnden Entschlossenheit der deutschen Politik im »Kampf gegen den Klimawandel« ins Gericht. »Ich persönlich glaube, dass wir generell im bestehenden Parteiensystem der brennenden Frage der Klimaerwärmung zu wenig entgegensetzen«, kritisierte er seinerzeit in einem Interview des Fachdienstes »Tagesspiegel Background Mobilität & Transport«: »Da könnte man viel mehr tun.« Die Floskel vom »Kampf gegen den Klimawandel« ging ihm genauso flüssig über die Lippen wie einem Grünen-Funktionär.

Während der ehemalige Bundeswirtschaftsminister Altmaier noch im Bewusstsein der gewaltigen zerstörerischen Folgen auf Zeit spielte, zweifelte Automanager Diess die Fähigkeit der Regierungsparteien an, in der Klimapolitik umzusteuern. »Es fehlen in der Union und der SPD klare Positionen und der Wille zur Umsetzung«, betonte er. »Sie haben von allem ein bisschen, aber insgesamt zu wenig.« Der Konzernchef monierte sogar, »wie zaudernd mit dem Thema Elektromobilität oder der Energiewende umgegangen wird«.

Rund 800.000 Arbeitsplätze hängen vor allem im Südwesten an der Automobilindustrie. Da verblüffte die schon recht frühe Aussage des Personalvorstandes von Daimler, das Land Baden-Württemberg solle sich nicht mehr nur auf diesen Industriezweig verlassen: »Klar ist, dass Baden-Württemberg sicher gut beraten wäre, sich nicht die nächsten 100 Jahre nur auf die Automobilindustrie zu verlassen, was Wohlstand und industrielle Wertschöpfung angeht.« Offen sprach er die Standortfrage an: »Die Frage, wo die Wertschöpfung angesiedelt wird, ist wie seit Jahrzehnten völlig offen.«

Die Absatzbewegungen der Autohersteller dauern schon länger. Nicht umsonst hat Daimler in China ein zweites Sindelfingen aufgebaut, eine zweite Konzernzentrale mitsamt Forschungszentrum. Fast alle Hersteller verlegen Produktionsstätten in andere Länder.

Sie bekommen gratis, was sie schon lange wollten: Weniger teure Arbeitsplätze im Hochlohnland Deutschland, in dem die Energie sündhaft teuer ist, zu teuer und mittlerweile zu mangelhaft, Verlagerung in billigere Länder. Dies unter öffentlichem Beifall und betulichen Gewerkschaften, die dem Arbeitsplatzabbau tatenlos zusehen. Was kann es für einen Automanager Schöneres geben?

Baden-Württembergs nervöser Ministerpräsident (fährt selbst wohlweislich nicht mit Elektroauto, sondern noch mit Verbrennerantrieb) hat die drohenden Verwerfungen auf dem Schirm. Viele vor allem mittelständische Zulieferer sind bereits in der Krise, Hunderttausende in der Regel gut bezahlte Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel, da muss der grüne Kretschmann viel erklären. Er erklärte schon gereizt, notfalls wolle er die Übernahme von Mercedes durch chinesische Firmen verhindern. Die Beijing Automotive Group BAIC ist bereits mit einem Anteil von 9,98 Prozent größter Einzelaktionär, der chinesische Investor Li Shufu hält 9,69 Prozent, China gilt als der wichtigste Absatzmarkt.

Sein ebenfalls grüner Verkehrsminister Hermann beschimpfte schon Mercedes für die Entscheidung, vor allem mit teuren Luxusautos wachsen zu wollen. Mercedes-Chef Ola Källenius hatte die Neuausrichtung damit begründet, dass Mercedes ein Luxusunternehmen sei und so Jobs gesichert würden. Er sagte nicht dazu, wo. Hermann wütend gegenüber *Heilbronner Stimme* und dem *Südkurier*: »Ich halte diese Strategie für einen Fehler, das wird auch zu Akzeptanzproblemen führen, wenn man nur noch für Reiche und Superreiche Autos baut.« Kunststück – Hermann macht Autos unbezahlbar und wundert sich, wenn der Autohersteller Konsequenzen zieht und Fabriken einstampft. Denn klar ist in Deutschland, dass die sogenannte »Elektromobilität« nicht die Transportleistungen jener rund 50 Millionen Fahrzeuge ersetzen kann, die derzeit auf unseren Straßen fahren und Menschen und Waren transportieren.

Deshalb muss dies zugleich als Frontalangriff auf die individuelle Mobilität, die Industriegesellschaft und gegen die arbeitenden Menschen gewertet werden – vor allem gegen diejenigen außerhalb der städtischen Ballungsräume, die auf das Auto angewiesen sind. Trotz aller grünen Beteuerungen ist der Nahverkehr ausgetrocknet. Bahnstrecken sind stillgelegt, Busse fahren über Land zwei- bis dreimal am Tag. Es ist eben teurer, fast leere Busse außerhalb der Stoßzeiten fahren zu lassen, als bedarfsgerecht Autos dann, wenn jemand tatsächlich fahren will.

Der erste große Testlauf einer neuen Massenmobilität ging bekanntlich schief: alle in die Bahn. Die Bahn war nicht in der Lage, einen größeren Ansturm an Reisenden aufzunehmen.

Arbeiter, die SPD will euch eure Villen im Tessin wegnehmen, alberte der SPD-Grafiker Klaus Staeck auf einem recht bekannt gewordenen Plakat vor 40 Jahren herum. Heute könnte er Plakate malen: Arbeiter, die SPD will euch die Arbeitsplätze wegnehmen! Und die Autos und die freie Mobilität!

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier