

Wir haben seit 2018 eine Rezession in der deutschen Industrie. Der Rückgang der Produktion um acht Prozentpunkte seit dem Sommer 2018 lag an den Problemen der Automobilindustrie, die selbst wiederum durch die immer schärferen Umweltstandards verursacht waren. Die EU hat immer schärfere Grenzwerte eingefordert, und die Gerichte haben sie umgesetzt. Die Automobilhersteller kamen in Schwierigkeiten, diese neuen Standards zu erfüllen. Dann gab es den Diesel-Skandal, der führte zu einer Klagewelle und zu einer Entrüstung der Öffentlichkeit, die von den im Hintergrund agierenden Konkurrenten und von Seiten grüner Parteien kräftig geschürt wurde. VW hat sich sicher falsch verhalten, aber im Windschatten des Sturms der Entrüstung hat die Politik gegenüber der Automobilindustrie im Allgemeinen sehr drastische Emissionsrichtlinien festgelegt und Verordnungen erlassen, die ihr größte Schwierigkeiten machen. Die CO₂-Verordnung der EU vom Herbst 2018 hat es wirklich in sich. Danach sollen die CO₂-Ausstoßwerte der Pkws bis 2030 unter 59 Gramm pro Kilometer gesenkt werden. Wie absurd diese Zielmarke ist, erkennt man besonders deutlich, wenn man Folgendes bedenkt. In Diesel-Äquivalente übersetzt, bedeutet dieser Wert, dass ein Auto nur 2,2 Liter Diesel pro 100 Kilometer verbrauchen darf. Die Erfindungsgabe der Ingenieure in allen Ehren, aber es wird nicht möglich sein, sichere Autos mit einem gewissen Fahrkomfort zu bauen, die mit Motoren bewegt werden, die nur 2,2 Liter brauchen. Das Dreifache wäre wohl nötig.

Man fragt sich also, was die EU-Kommission im Sinn hatte, als sie diese technisch unmöglichen Werte festsetzte. Die Antwort liegt in dem Umstand, dass die EU-Kommission 2,2 Liter nicht für jedes einzelne Auto gesetzt hat, sondern nur für den Durchschnitt der Flotte, und dieser Durchschnitt soll durch Elektroautos gesenkt werden. Elektroautos haben ja angeblich keinen CO₂-Ausstoß. Wenn man also zwei Drittel Elektroautos in die Flotte nimmt und ein Drittel Autos, die 6,6 Liter Diesel verbrauchen, dann kommt man im Schnitt auf 2,2 Liter. Das ist die Marschrichtung, und das muss bis 2030 realisiert werden. Elektroautos, die eine praktikable Alternative zu den konventionellen Autos darstellen, gibt es aber noch nicht wirklich. Das Problem der fehlenden Ladestationen und der extrem schweren Batterien, die mitgeschleppt werden müssen und ein erhebliches Sicherheitsrisiko im Brandfall darstellen, ist noch lange nicht gelöst. Kein Wunder, dass sich die Verbraucher bei der Wahl zwischen Verbrennungs- und Elektroautos wie Buridans Esel fühlten, der sich ja nicht zwischen zwei gleich großen Heuhaufen entscheiden konnte und ob seines Zwiespaltes verhungerte.

Die deutsche Automobilindustrie ist mit der CO₂-Verordnung, die offenbar von der deutschen Umweltministerin Svenja Schulze, gelernte Germanistin und Politikwissenschaftlerin, im Ministeramt mitgetragen wurde, auf dem falschen Fuß erwischt worden und ins Wanken gekommen. Die Verbraucher sind verunsichert und wissen nicht mehr, was sie kaufen sollen. Der Absatz an Dieselfahrzeugen ist massiv eingebrochen, und der Absatz an Benzinfahrzeugen hat das nicht ausgeglichen. Der Einbruch der Automobilindustrie hat ausgestrahlt auf das gesamte verarbeitende Gewerbe und ist die hauptsächlichste Ursache für die zitierten Produktionsrückgänge. Das ist eine durch eine Verordnung der EU und die deutsche Umweltpolitik selbst fabrizierte Krise, die der deutschen Industrie bereits seit dem Sommer 2018 massiv zusetzt. Und jetzt kommt die Corona-Krise noch obendrauf. Man muss mal sehen, wie die deutschen Automobilhersteller das überstehen. Im Moment stehen die Zeichen auf Sturm. Im VW-Konzern, der sich so klar für das Elektroauto positioniert hat, steht dem Vorstand der Angstschweiß auf der Stirn angesichts des von Tesla in Brandenburg geplanten Werkes für Elektroautos. Tesla setzt sich nun in das Nest, das die EU-Kommission und die deutsche Politik bereitet haben. Daimler und BMW versuchen ihr Bestes, doch scheint es, dass insbesondere Daimler, diese vornehmste Marke, die Deutschland zu bieten hat, deren Stern in aller Welt für deutsche Qualität steht, sich sehr anstrengen muss. Kurzarbeit und Entlassungen sind allerorten eine Belastung für das Betriebsklima. Es ist aber bemerkenswert, dass die Anspannung noch nicht zu Ausschreitungen in den Zentren der Automobilindustrie geführt hat, die an die Verhältnisse in Amerika erinnern. Zum Glück hat der deutsche Sozialstaat bislang verhindert, dass in Deutschland die Geschäfte geplündert und die Denkmäler von den Sockeln gestürzt werden.

Ich bin sehr für Klima- und Umweltschutz und habe mich seit einem halben Jahrhundert aktiv wissenschaftlich auf diesen Gebieten betätigt. Das Klimaproblem halte ich nach wie vor für ein ernstes Problem der Menschheit und nicht etwa für eine Einbildung überdrehter Wissenschaftler. Dennoch beharre ich als Ökonom darauf, dass bloße Symbolpolitik sinnlos ist. Die Klimapolitik muss

auch funktionieren. Sie muss einen Beitrag zur Verringerung des weltweiten CO₂-Ausstoßes leisten, damit die Erderwärmung sich verlangsamt. Doch gerade bei dieser selbstverständlichen Bedingung hapert es, wenn ein Land oder eine Ländergruppe wie die EU allein agiert. Das Problem ist nicht, dass Deutschland nur zwei Prozent zum Weltausstoß beiträgt und insofern durch einen Verzicht auf Emissionen kaum einen Effekt auf die Gesamtemission hat. Es liegt vielmehr darin, dass die Gesamtemission noch nicht einmal um diese zwei Prozent zurückgeht, wenn Deutschland es schafft, sie zu reduzieren.

Dafür gibt es zwei Gründe. Zum einen existieren im Gegensatz zu einer häufig geäußerten Vermutung keinerlei technische Mittel, mit Hilfe derer die Proportionalität zwischen der verbrannten Ölmenge und dem daraus resultierenden CO₂-Ausstoß verringert werden könnte. Wenn die Motoren effizienter werden und es schaffen, mehr Wärmeenergie in Bewegungsenergie zu verwandeln, dann stoßen sie proportional dazu weniger CO₂ aus, doch verbrauchen sie auch entsprechend weniger Treibstoff beziehungsweise weniger Rohöl für die Raffinerien, in denen dieser Treibstoff erzeugt wird. Zum anderen bleibt das Öl, das wir nicht mehr auf den Weltmärkten kaufen, aller Voraussicht nach nicht im Boden, sondern wird einfach anderswohin geliefert. Die Tanker fahren dann nach Asien, Amerika oder sonst wohin, und das Öl wird dort verbraucht und verbrannt. Der Kohlenstoff, den wir nicht mehr verbrauchen und nicht mehr in Form von CO₂ ausstoßen, gelangt also nur anderswo in die Atmosphäre. Es ist nicht zu erwarten, dass das Öl, das wir in Deutschland oder Europa nicht mehr verbrauchen, im Boden verbleibt. Denn warum sollten die ölfördernden Länder auf eine Einnahmequelle verzichten? Lassen sie es für immer im Boden, dann haben sie nichts davon. Und planen sie, es später zu extrahieren, dann wissen sie gar nicht, ob sie es überhaupt noch fördern dürfen. Je mehr wir Europäer und Deutschen den Verbrauch einschränken, desto mehr fällt der Weltmarktpreis und desto mehr Nachfrage entsteht anderswo auf der Welt. Dafür fehlt vielleicht manchem

Leser die Intuition, doch ist dies eine zwingende ökonomische Notwendigkeit. Wenn die Ölscheichs nicht reagieren, dann muss der Nachfragezuwachs anderswo auf der Welt exakt so groß sein wie unsere Nachfragereduktion. Es könnte indes noch schlimmer kommen. So ist es möglich und denkbar, dass die ölfördernden Länder angesichts der immer unsicherer werdenden Absatzlage auf der Welt sogar mehr extrahieren, statt nur die Förderung konstant zu lassen. Wenn sie befürchten müssen, dass in Zukunft auch andere Regionen ähnlich wie die Europäer versuchen, ihre Verbrauchsmengen einzuschränken, dann ist es geradezu rational, heute schon eher mehr aus dem Boden herauszuholen, bevor es zu spät ist und die Grünen dieser Welt ihnen den Markt vollkommen kaputtgemacht haben. Wie ein Bauer, der das Gewitter kommen sieht, wollen sie die Ernte vorher einbringen. Wenn dies die Erwartung ist, dann fällt der heutige Weltmarktpreis sogar noch mehr, als er es bei einer Konstanz der Fördermengen täte, und andere Regionen haben nun einen doppelten Vorteil. Sie konsumieren nicht nur die Erdölmengen, die wir freigeben, sondern auch jene Mengen, die die Produzenten aus Angst vor der in der Zukunft drohenden Marktvernichtung zusätzlich fördern. Das verheerende Ergebnis dieser Verhaltensweise ist das, was ich einmal als das Grüne Paradoxon bezeichnet habe. Der Wunsch, Klimaschutz durch die CO₂-Verordnung zu realisieren, beschleunigt die Erderwärmung. Das ist, zugegeben, nur eine Möglichkeit, weil wir nicht genau wissen, welche Erwartungen die Ölscheichs haben und ob sie überhaupt an die Zukunft denken. Aber selbst wenn sie das nicht tun, kann es immer noch sein, dass sie heute eher mehr als weniger extrahieren, wenn die Europäer ihre Verbrauchsmengen einschränken, weil die Mengeneinschränkung einen Preisverfall hervorruft und die Scheichs, deren Hofstaat feste Kosten verursacht, den Erlösverlust pro Tonne extrahierten Öls durch eine Erhöhung der Zahl der extrahierten Tonnen ausgleichen wollen.

Wie dem auch sei: Diese Überlegungen zeigen, dass die Vorstellung, Deutschland und die EU könnten durch eine Einschränkung der Mengen an verbrauchtem Erdöl wenigstens einen kleinen Beitrag zur Rettung des Weltklimas leisten,

naiv ist. Der Beitrag ist vermutlich nicht nur klein, sondern null oder negativ. Wir beschleunigen womöglich den Klimawandel durch unsere Aktionen, anstatt ihn zu verlangsamen. Wir legen die Axt an die Automobilindustrie, das Herz der deutschen Wirtschaft überhaupt, und riskieren außerdem noch sozialen Unfrieden, ohne eine begründete Hoffnung haben zu können, auch nur kleinste positive Effekte für das Klima erreichen zu können. Grüne Politiker werden nun antworten, dass meine Argumentation nur Spekulation sei. Sie mögen sich aber fragen, warum die inflationsbereinigten Weltmarktpreise für Öl in den letzten vier Jahrzehnten, während derer die grünen Klimabewegungen aufkamen, nicht gestiegen, sondern gefallen sind. Eigentlich hätte man angesichts der zunehmenden Verknappung der Vorräte in der Erdkruste und des massiven Wachstums der Weltwirtschaft doch eher eine stürmische Steigerung erwarten können. Das Grüne Paradoxon könnte die Erklärung sein.

Im Übrigen gilt ja wohl in einer freirechtlichen, marktwirtschaftlichen Ordnung, dass der Interventionist, der in das Marktgeschehen eingreift und die Bürger zu anderen Verhaltensweisen zwingen möchte als jenen, die sie aus eigenen Stücken gewählt hätten, die Beweislast hat. Er muss nicht nur nachweisen, dass die Marktwirtschaft krank ist, sondern auch, dass die Medizin, die er verordnet, überhaupt wirkt und keine schädlichen Nebenwirkungen hat. Und wenn der begründete Verdacht geäußert wird, dass es sogar andersherum sein könnte, dass die Medizin die Krankheit verschlimmert, dann darf der Interventionist sich nicht wegdrücken, sondern muss sich aus umso stärkerem Grunde der Beweisfrage stellen. Die Sorgfalt, die wir obwalten lassen, bevor wir einen Impfstoff gegen das Coronavirus freigeben, sollten wir auch anwenden, bevor wir unsere Industrie wegen vermeintlicher Vorteile für das Weltklima dezimieren. Leider ist eine solche Sorgfalt bei den Politikern nicht einmal ansatzweise zu beobachten. In der Öffentlichkeit verliert man kein Sterbenswörtchen über die Angebotsseite des Klimaproblems, also das Verhalten der Anbieter und die Möglichkeit, Erdöl über die Weltmärkte anderswohin zu verkaufen. Man kann wohl vorstellen, dass es anfangs eine Mischung aus Naivität und

Unkenntnis in der Politik gab. Inzwischen besteht die Unkenntnis aber längst nicht mehr. Dennoch scheut die Politik das Thema wie der Teufel das Weihwasser. Man müsste sich dann ja vielleicht für frühere Fehlentscheidungen rechtfertigen, man käme in die öffentliche Kritik, und die grüne Karriere, in die man schon so viel investiert hat, wäre dahin. Schweigen und gelegentlich einmal öffentliche Diskreditierungskampagnen gegen wissenschaftliche Zweifler sind die besseren Wege, sich das Thema vom Hals zu schaffen. Diesen Ansatz können sich mündige Bürger nicht länger gefallen lassen. Sie müssen gegen eine Politik aufbegehren, die zu einer Mischung aus Symbol- und Klientelpolitik geworden ist, die moralisiert statt argumentiert, die den Lebensstandard der Menschen über steigende Energiepreise vermindert und die im Übrigen die deutsche Industrie gefährdet, von der unser aller Wohlstand abhängt. Auch Germanisten müssen letztlich von den Einkommen miternährt werden, die dort verdient werden.

Wir müssen jetzt sehen, dass wir durchkommen, dass wir unseren Wohlstand halbwegs retten. Da müssen auch die grünen Spielwiesen auf den ideologischen Spielwiesen unserer Gesellschaft ein Ende haben. Was wir brauchen, ist eine verantwortliche Klimapolitik, die sich den ökonomischen Gesetzmäßigkeiten stellt und mit Augenmaß und im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und Kosteneffizienz betrieben wird, eine Politik, die begriff, dass internationale Alleingänge der Europäer oder gar der Deutschen vollkommen sinnlos sind. Wir brauchen keine Ersatzreligion. Die Wirtschaftspolitik, die die Bundesregierung im Verein mit der EU gegen die deutsche Automobilindustrie betreibt, halte ich für verheerend, falsch und gefährlich – und für klimapolitisch vollkommen nutzlos. Wir machen unsere Automobilindustrie kaputt, und wir tun das auch noch mit einer Formel für die Berechnung des CO₂-Ausstoßes einer Automobilflotte, die einen großen Rechenfehler beinhaltet, der fast an eine bewusste Täuschung der Öffentlichkeit grenzt, die von ähnlicher moralischer Dimension ist wie die Täuschung, die die Automobilfirmen mit ihren Abschaltvorrichtungen vorgenommen haben. Wenn hier mit der Formel für den Flottenverbrauch gesagt wird, dass Elek-

troautos einen CO₂-Ausstoß von null haben, dann ist es einfach nicht wahr. Jedes Elektroauto stößt CO₂ aus, und zwar über zwei Quellen: Zum einen wird bei der Batterieproduktion, die in China stattfindet, sehr viel CO₂ emittiert, das ist so viel, dass es das ganze Autoleben hindurch die CO₂-Bilanz verhängelt. Die Chinesen betreiben anteilig noch viel mehr schmutzige Kohlekraftwerke in ihrem Netz als wir Deutschen, so dass der CO₂-Rucksack, der in Form der Batterie mitkommt, riesig ist. Und zum Zweiten wird der Strom, den die Autos im Fahrbetrieb verbrauchen, in allen europäischen Ländern auch durch die Kohleverbrennung erzeugt. Insofern stoßen natürlich auch Elektroautos CO₂ aus.

Man kann sich darüber auseinandersetzen, wie groß dieser Ausstoß ist, aber den Umstand als solchen kann man nicht bestreiten. Vorläufig scheint jedenfalls das E-Auto im Hinblick auf seinen CO₂-Ausstoß noch nicht mit einem Diesel gleichziehen zu können. Nach einer großen Studie des österreichischen Instituts Joanneum Research, die 2019 für den österreichischen Automobilclub und den ADAC erstellt wurde, schlägt ein Elektro-Golf sein Diesel-Pendant unter realistischen Alltagsbedingungen erst ab einer Laufstrecke von 219 000 Kilometern, weil erst dann das CO₂ im chinesischen Batterie-Rucksack über hinreichend viele Kilometer verteilt ist. Vorher indes hat der E-Golf beim deutschen Energiemix keine Chance, den Diesel zu schlagen. Jedoch hält ein Auto im Schnitt in Deutschland nur etwa 180 000 bis 190 000 Kilometer. Insofern ist die Hoffnung auf einen positiven Klimaeffekt nicht begründet. Das Ergebnis wurde vorher übrigens auch schon von Volkswagen selbst bestätigt. Nach einer eigenen, 2019 herausgegebenen Studie findet das Unternehmen zwar, dass der E-Golf den Diesel-Golf knapp im Hinblick auf die Klimafreundlichkeit schlägt, wenn die Stromproduktion mit dem durchschnittlichen europäischen Mix aus grünen und fossilen Quellen erzeugt wird. Jedoch kommt auch Volkswagen selbst zu dem Schluss, dass der Diesel besser als der Elektro-Pkw ist, wenn der deutsche Energiemix angenommen wird.

In Wahrheit ist der Diesel wegen der Weltmarktbeziehungen beim Rohöl auf absehbare Zeit noch um Klassen besser, als es selbst diese Studien ausweisen. Das Öl, das wir für die Diesel verbrauchen, wird aus den beschriebenen Gründen nämlich anderen Verwendungen sonstwo auf der Welt entzogen, hat also insofern keinen Effekt auf den weltweiten CO₂-Ausstoß. Für die Kohle, die ein E-Auto verbraucht, gilt das aber weniger, denn hier ist der Weltmarkt unvollständig. Die Braunkohle jedenfalls, mit der die deutschen E-Autos bisher noch fahren, wird vermutlich nicht oder nur zu einem kleineren Teil anderen Verwendungen auf der Welt entzogen, weil der Weltmarkt sehr eingeschränkt ist. Wir werden diese Kohle nicht importieren und damit anderen wegnehmen, und wir hätten auch nicht die Kohlemengen exportiert, die wir mit den E-Autos verbrauchen. Insofern ist vorläufig – nämlich bis die ganze deutsche Stromproduktion grün ist – nur der Diesel wie auch der Benziner, nicht aber das E-Auto klimaneutral. Dass diese eigentlich offenkundigen Effekte in der Flottenverbrauchsregel der EU auf den Kopf gestellt werden, indem im Gegensatz zum Verbrenner das E-Auto als CO₂-neutral angesehen wird, ist entweder das Ergebnis von Oberflächlichkeit und Naivität oder es entspringt anderen, dann vermutlich industriepolitischen Absichten von Leuten, die ihre E-Autos verkaufen wollen. Es ist ja bekannt, dass die E-Autos sehr stark von Frankreich unterstützt wurden. Dort haben die Hersteller schon früh eine ansehnliche Flotte auf die Räder gebracht, und es ist nachvollziehbar, dass sie jetzt nach Wegen suchen, ihren Absatz zu stärken. Die Devise dort ist: Wir kommen mit den Verbrennungsmotoren nie gegen die Deutschen an, aber bei den E-Autos haben wir leichte Vorteile. Jetzt müssen sie alle E-Autos produzieren, und dann wird der Wettbewerb neu aufgerollt. Hinten anstellen, bitte! Das sagt man nicht in solcher Deutlichkeit in der Öffentlichkeit, aber das meint man, und deswegen kommen diese scharfen Grenzwerte hier in Europa zustande. Es ist unverantwortlich, dass die deutsche Politik das mitgemacht hat, unseren teuer erarbeiteten technologischen Vorsprung in der Dieseldieseltechnologie einfach preisgibt und sich vor den Karren dieser industriepolitisch begründeten Initiativen auf europäischer Ebene hat spannen lassen. Wir achten zu wenig auf die eigenen Belange und lassen es zu, dass grüne Ideologie anstelle eines grünen Verstandes sich paart mit den industriepolitischen Interessen anderer europäischer Länder.

Schluss mit den grünen Sperenzchen!



Wer die deutsche Automobilindustrie ruiniert, hilft damit nicht der Umwelt. Im Gegenteil.

Von Hans-Werner Sinn



Der Text ist ein Vorabdruck aus dem neuen Buch des ehemaligen Ifo-Präsidenten

Hans-Werner Sinn:
Der Corona-Schock. Wie die Wirtschaft überlebt

Herder-Verlag, Freiburg, 2020, 18 Euro. Das Buch erscheint am 28. Juli.