
Joe Biden: Ein Autofan zieht ins Weiße Haus

Von Walther Wuttke,cen

Joe Biden kennt die Automobilindustrie wie kein anderer Präsident vor ihm. Schließlich war sein Vater Autohändler und leitete den größten Chevrolet-Händler in seinem Heimatstaat Delaware. Der 46. Präsident der USA hat in seiner Jugend die Höhen und Tiefen im Autohandel erlebt, und sich bereits als Vizepräsident unter Barack Obama für die Belange der Industrie eingesetzt.

Zusammen mit Obama rettete er während der weltweiten Finanzkrise in den Jahren 2008 und 2009 mit staatlichen Bürgschaften die US-amerikanische Automobilindustrie und setzte gleichzeitig verschärfte Abgas- und Verbrauchsvorschriften durch. Die wurden von Donald Trump allerdings wieder aufgehoben oder verwässert. Jetzt müssen sich die Hersteller auf eine Rückkehr der Obama-Werte einstellen.

Nach den 2012 erlassenen Direktiven waren die Produzenten verpflichtet, die CO₂-Belastungen der Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge um jährlich 3,5 Prozent bis zu diesem Jahr zu verringern und um fünf Prozent zwischen 2022 und 2025. Kalifornien nahm dabei eine Sonderrolle ein und durfte strengere Regeln beschließen. Zwölf Staaten folgten dem kalifornischen Vorbild. Unter der Trump-Administration wurden die Werte auf 1,5 Prozent pro Jahr verringert und die kalifornischen Privilegien gestrichen. Nach Angaben der US-amerikanischen Industrie wurden dadurch rund eine Milliarde Dollar pro Jahr (ca. 824 Millionen Euro) eingespart.

Wie genau die Pläne von Joe Biden aussehen, ist noch ungewiss, doch werden sie vermutlich die von der Obama-Administration definierten Grenzwerte noch einmal übertreffen. Ein von den Demokraten im vergangenen Juni vorgestellter Plan sieht eine Verbrauchsreduktion von jährlich sechs Prozent vor, beginnend im Jahr 2026. Biden plant auf jeden Fall, die USA wieder ins Pariser Klimaabkommen zurückzuführen und wird, da sind sich Beobachter sicher, mit den so genannten Executive Orders strengere Umweltstandards durchsetzen.

Den Kampf gegen den Klimawandel hat Biden während des Wahlkampfs neben der Schaffung neuer Arbeitsplätze immer wieder zu einem der wichtigsten Ziele seiner Amtszeit erklärt. Seine Klimapolitik, so blickt er in die Zukunft, werde in der Automobilindustrie eine Million neuer Stellen schaffen. Auf seinem Internetportal verkündet der neue Präsident Jobs bei den Herstellern, Zulieferern und Infrastrukturunternehmen zu schaffen – „von Teilen bis zu Ladestationen, um die amerikanischen Autoarbeiter und Unternehmen in die Lage zu versetzen, das 21. Jahrhundert zu gewinnen“. Diese Zusage verschaffte ihm im Wahlkampf immerhin die Unterstützung der mächtigen Autoarbeiter-Gewerkschaft UAW.

Zu diesen Maßnahmen könnten bald die Ausweitung von steuerlichen Anreizen zugunsten der Elektromobilität zählen und der Wechsel von Verbrennermodellen zu Elektrofahrzeugen in den öffentlichen Flotten. Im Gegensatz zu 2012, als die Industrie noch Sturm lief gegen die verschärfte Vorschriften, sind die Hersteller jetzt besser vorbereitet. General Motors (GM) und Co. beschleunigen gerade die Entwicklung von Elektromodellen, und GM hat sich zum Ziel gesetzt bis 2025 mindestens 40 Prozent seiner Zulassungen in den USA mit E-Modellen zu erreichen. Das wären, gemessen an den Zulassungszahlen des vergangenen Jahres, eine Million Modelle.

Wenn Biden die Elektromobilität in den kommenden vier Jahren tatsächlich vorantreiben will, liegt allerdings viel Arbeit vor seiner Administration. Aktuell haben die E-Mobile in den

USA einen Marktanteil von überschaubaren 1,5 Prozent – unter anderem wegen niedriger Treibstoffpreise und einer unzureichenden Ladeinfrastruktur. Den Elektro-Mobilisten stehen gerade 87.000 Ladesäulen zur Verfügung. Biden plant den Aufbau eines Netzes mit 500.000 Stationen bis Ende 2030. In den kommenden Jahren hat der neue Präsident staatliche Investitionen in Höhe von 400 Millionen Dollar versprochen, um den Wechsel zu sauberer Energie und fortschrittlicher Batterietechnologie zu erreichen.

Wie Trump geht es auch Biden darum Arbeitsplätze in den USA zu schaffen, und deshalb sollen die geplanten steuerlichen Vorteile für die Käufer von Elektrofahrzeugen vor allem für Modelle gelten, die in den USA hergestellt werden. Das könnte sich für Ford zum Problem entwickeln, denn der Hersteller plant, seine E-Modelle in Mexiko und Kanada zu produzieren.

Außerdem hat Biden während des Wahlkampfs angedeutet, dass er eine Abwrackprämie plant, wenn Amerikaner ihre betagten Autos gegen neue E-Modelle eintauschen. Im Senat hatten die Demokraten bereits im vergangenen Jahr einen Plan vorgelegt, nachdem innerhalb der kommenden zehn Jahre 63 Millionen Verbrenner gegen Elektrofahrzeuge getauscht werden sollten. Nach diesen Vorstellungen lag die Eintauschprämie bei 3000 Dollar (knapp 2500 Euro). (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Joe Biden und GM-Chefin Mary Barra in einer Corvette Z06.

Foto: Auto-Medienportal.Net/General Motors



Joe Biden will die US-Autoindustrie stärken.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Chrysler