
Trump: Niedrigere Verbrauchswerte kosten Menschenleben

Von Hans-Robert Richarz, cen

Dass der amerikanische Präsident Donald Trump auf alles, was sein Vorgänger auf den Weg gebracht hat, wie ein spanischer Kampfstier auf das rote Tuch des Toreros reagiert, ist nicht neu. Und dass er Berichte über den Klimawandel für "Fake News" hält, auch nicht. Neu aber ist die hanebüchene Begründung, mit der seine Regierung jetzt die Obama-Ära-Regeln für den zukünftigen Treibstoffverbrauch von Pkws und leichten Nutzfahrzeugen kippen will. Danach würde – glaubt man dem Verkehrsministerium (U.S. Department of Transportation) sowie der Umweltschutzbehörde EPA (Environmental Protection Agency) – eine Rücknahme, die alles beim Alten belässt, bis 2029 mindestens 12 700 Verkehrstote weniger bedeuten.

Geht es nach Trump, werden die Flottenverbrauchs-Standards im kommenden Jahrzehnt auf 7,8 Liter auf 100 Kilometer eingefroren. Nach der bislang geltenden Verordnung hätten sie zwischen 2020 und 2025 nur 5,6 Liter und danach 4,3 Liter auf 100 Kilometer erlaubt. Diese Regeln, die darauf abzielten, die Kohlendioxid-Emissionen zu reduzieren, stellten eine der wichtigsten Maßnahmen Obamas im Kampf gegen den Klimawandel dar. Die jetzige Regierung führt dagegen einen erheblichen Verlust an Verkehrssicherheit mit drei Hauptargumenten ins Feld.

Erstens würden Leute, die sich ein sparsames Auto zulegten, wegen des geringeren Verbrauchs Geld sparen und deshalb mehr fahren, was die Wahrscheinlichkeit eines schweren Unfalls erhöhe. Zweitens seien diese Autos wesentlich teurer, was die Kunden dazu bringe, weniger neue Fahrzeuge mit fortgeschrittenen Sicherheitsmerkmalen zu kaufen. Drittens müssten Autohersteller ihre Autos als Reaktion auf steigende Standards kleiner und leichter machen, was die Sicherheit beeinträchtige.

Punkt eins: Die Obama-Regierung war zu dem Schluss gelangt, dass die Amerikaner für jedes Prozent weniger Benzinverbrauch etwa 0,1 Prozent mehr fahren würden. Eine Schätzung, die inzwischen von Untersuchungen der renommierten Universitäten Yale und Harvard als weitaus zu hoch widerlegt worden ist und die Zunahme der Unfallzahlen dadurch weniger wahrscheinlich macht.

Punkt zwei: Laut Trump müsste nach Obama-Regeln jedes neue Auto demnächst mindestens 1900 Dollar teurer werden, was die Menschen davon abhalten würde, neuere Fahrzeuge mit fortschrittlichen Sicherheitsfunktionen und Fahrerassistenzsystemen zu kaufen. Das Verkehrsministerium hatte argumentiert, dass mit älteren Autos besonders viele Unfälle mit Toten passierten. Wissenschaftler hatten diese Analyse aber als zu simpel bezeichnet, weil Schlüsselfaktoren wie Alter, Geschlecht der Menschen am Steuer und andere Ursachen nicht berücksichtigt worden waren.

Punkt drei: Die Trump-Regierung argumentiert, dass strenge Regeln zur Kraftstoffeinsparung auch die Fahrzeugsicherheit beeinträchtigen würden, weil die Automobilhersteller gezwungen wären, leichtere und damit weniger sichere Fahrzeuge zu produzieren. Kein Zweifel, schon jetzt hat die Autoindustrie den Kraftstoffverbrauch reduziert, indem sie das Gewicht ihrer Fahrzeuge im Laufe der Zeit verringert hat. Ford zum Beispiel speckte seine in den USA populären F-150 Pickup um mehr als 300 Kilo ab, indem es teilweise Stahl durch hochfestes Aluminium ersetzte. Es stimmt zwar, dass kleinere, leichtere Fahrzeuge ihre Insassen bei einem Unfall schlechter schützen, aber

leichtere Fahrzeuge verursachen auch weniger Schäden an anderen Autos. Experten, die dieser Frage nachgingen, sind fest davon überzeugt, dass vor allem das Gewicht von SUVs und Pickup-Trucks reduziert werden müsste. Dadurch würden die Straßen insgesamt sicherer. Auch für Fußgänger.

Neben Fragen der Sicherheit steht für Trump das Wohlergehen der heimischen Autoindustrie und damit die Sicherheit der Arbeitsplätze im Vordergrund. „Wir werden an den Verbrauchs-Standards arbeiten, damit Sie in Amerika wieder Autos bauen können“, rief er vor mehr als einem Jahr in Detroit den Arbeitern zu. „Wir werden den Unternehmen helfen, damit die euch helfen.“ Fachleute sind allerdings der Ansicht, dass die Arbeiter in Wirklichkeit die Gelackmeierten sind. Denn ohne höhere Senkung des Kraftstoffverbrauchs müssten Autohersteller und Teilezulieferer weniger für die Entwicklung und Herstellung neuer Technologien ausgeben, was zugleich weniger Arbeitsplätze bedeute.

Susan Helper, eine ehemalige Chef-Ökonomin des Handelsministeriums zu Zeiten der Obama-Regierung, sagt, dass die negativen Auswirkungen wahrscheinlich sogar untertrieben sind. Autos könnten für Verbraucher zwar billiger werden, würden aber mehr Kraftstoff verbrennen. Auf mittlere Sicht würden die USA gegenüber China und Europa, die mit härteren Standards voranschreiten, ins Hintertreffen geraten. „Das ist wirklich gefährlich in Bezug auf die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit und macht Amerika alles andere als 'great again'.“

Noch ist die Schlacht nicht geschlagen. Kalifornien und 16 weitere US-Bundesstaaten haben bereits Widerstand angekündigt und wollen vor Gericht ziehen. Denn zur Trump-Initiative gehört ganz nebenbei, die Entscheidung allen 50 Staaten zwischen Alabama und Wyoming verbindlich aufs Auge zu drücken. Und das wird für Ärger sorgen. Spätestens bei den Halbzeitwahlen, den „Midterm elections“ am 6. November 2018. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Donald Trump.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wikipedia



Los Angeles Auto Show 2015

Foto: Auto-Medienportal.Net