
Kommentar: Ein Schuss in den Ofen

Von Hans-Robert Richarz

Wer andern eine Grube gräbt, fällt selbst hinein, weiß eine alte Volksweisheit. In den Tagen des Corona-Virus erhält sie jetzt vielfach erneut Aktualität. Die Beteiligten in diesem Fall: Als Gruppe am Spaten eine kleine Handvoll Lobbyisten für Elektromobilität. Als Zielgruppe die EU-Kommission, zusammen mit dem ehemaligen Kommissar für Haushalt und Personal, Günther Oettinger sowie die europäische Automobilindustrie. Als Leidtragende und Opfer könnten die Grubengräber übrig bleiben. Wenn nämlich die Autoindustrie scheitert, gibt es auch keine E-Mobile aus Deutschland mehr.

Was war geschehen? Mit der reißerischen Überschrift „Breiter Widerstand gegen Aufweichung der CO₂-Grenzwerte“ verstreuten die bundesweit größtenteils unter Nichtbeachtung der Öffentlichkeit agierenden Verbände für eMobilität e.V. (BEM), Erneuerbare Energie e. V. (BEE), Solare Mobilität e. V. (BSM), Grüne Wirtschaft und die Fachgruppe IKT für Elektromobilität unter Journalisten eine – wie es wörtlich in Großbuchstaben hieß – „GEMEINSAME PRESSEERKLÄRUNG“. Darin beklagten sie lautstark den Vorschlag des Ex-Kommissars Günther Öttinger, vorübergehend die CO₂-Grenzwerte für Neuwagen in der EU zu lockern.

Dabei verstieg sich BEM-Präsident Kurt Sigl bei seiner Wortwahl im Pamphlet zu markigem Hau-Drauf-Vokabular und nannte die Überlegungen Öttingers „schamlos und schockierend“, während sich die anderen weitgehend mäßigten und zumeist Gefahren für den Klimaschutz bei Lockerung der CO₂-Vorschriften durch die EU heraufbeschworen. Nur Katharina Reuter, Geschäftsführerin vom Bundesverband der Grünen Wirtschaft polterte: „Wenn jetzt die fossile Automobilindustrie Morgenluft wittert und Corona gegen Klimaschutz ausspielen möchte, entwertet sie ... ihre eigenen Investitionen in spritsparende Antriebe.“

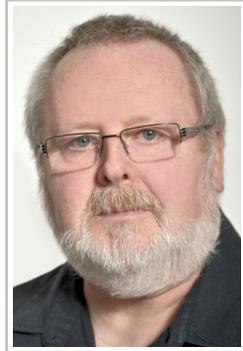
Kaum war freilich der elektrisch-grüne Ruf verhallt, stellte er sich als Schuss in den Ofen heraus. Es meldete sich nämlich der Verband der Automobilindustrie aus Berlin zu Wort. Dessen Präsidentin Hildegard Müller gab zwar zu verstehen, dass mit Blick auf mögliche strengere CO₂-Grenzwerte auf EU-Ebene nach 2030 weitere und zusätzliche Belastungen auf die Automobilindustrie zukämen, meinte aber: „Wir müssen die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Krise erst seriös bewerten, bevor wir über mögliche zusätzliche Belastungen sprechen.“

In einem Gespräch mit der Deutschen Presseagentur (dpa) bestritt Frau Müller, dass die deutsche Autoindustrie die aktuellen EU-Ziele bei den CO₂-Grenzwerten angesichts der Corona-Krise aufzulockern versuche. „Die deutsche Automobilindustrie teilt die Vision eines klimaneutralen Verkehrs bis 2050.“ Die von der EU erst 2018 verabschiedeten strengen CO₂ Ziele für 2021 und 2030 würden gelten und von der Automobilindustrie ausdrücklich unterstützt. Im Fokus stehe jetzt aber die Bewältigung der Corona-Krise. „Es geht darum, den Schutz der Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewährleisten, die Lieferketten zu stabilisieren und den Betrieb in Zeiten von Corona so weit wie möglich zu sichern.“

Das erinnert für die CO₂-Bewältigung gleichermaßen wie für die Corona-Krise irgendwie an einen Satz, der vor fünf Jahren schon einmal Zuversicht verbreitete und schließlich zutraf.

Er lautete: "Wir schaffen das." (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net