Die Demontage der Autoindustrie
(Kommentar aus „Frankfurter Allgemeine“ vom 29.07.2017)

Von Holger Steltzner

Den Dieselmotor kann man verteidigen, aber nicht das Fehlverhalten der Automanager.

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge werden durch den Beschluss des Verwaltungsgerichts Stuttgart wahrscheinlicher, auch in anderen deutschen Städten. Die höchstrichterliche Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts steht zwar noch aus, sie wird für das nächste Frühjahr erwartet. Doch schon zum Jahreswechsel drohen in Stuttgart und München Fahrverbote für ältere Diesel. Wer mit dem Gedanken spielt, ein solches Fahrzeug zu kaufen, wird zweifeln, zögern und sich nun vielleicht anders entscheiden. Das ist schade, denn moderne Dieselmotoren sind besser als ihr Ruf.

Wegen des Fehlverhaltens in Serie der deutschen Vorzeigebranche wird leider nicht mehr differenziert und auch nicht mehr abgewogen, etwa zwischen dem Klimaziel und der Feinstaubbelastung. Dabei verbrennt der moderne Dieselmotor effizienter und verbraucht ein Fünftel weniger Sprit als ein Benziner, weshalb er weniger von dem Treibhausgas Kohlendioxid ausstößt. Für den Feinstaub in den Städten, der für die Menschen gefährlich ist, sind nur zum kleineren Teil die älteren Dieselfahrzeuge verantwortlich. Der größere Teil stammt aus Heizungen, Öfen, Kraftwerken, Industrieanlagen, Flugzeugen, Schiffen, der Abfallverbrennung und der Landwirtschaft, vor allem aber auch vom Abrieb der Bremsen und Reifen. Die Feinstaubbelastung steigt übrigens nicht, wie Horrorgeschichten über Hunderttausende Tote insinuieren wollen, sondern sinkt seit hundert Jahren.

Deutschland wird seine Klimaziele nicht einhalten können, wenn jetzt mehr großvolumige Benzinfahrzeuge gekauft werden. Solange noch keine alltagstauglichen Elektrofahrzeuge mit vergleichbaren Reichweiten und zu bezahlbaren Preisen auf dem Markt sind, fehlt einfach die Alternative, unabhängig von der Infrastruktur. Außerdem ist die Umweltbilanz von Batterien nicht über jeden Zweifel erhaben. Das fängt beim auch sozial strittigen Abbau von Kobalt in Kongo an und hört beim Wasserverdampfen im Lithium-Dreieck Argentinien, Bolivien und Chile nicht auf. Batterien sind kleine chemische Kraftwerke und entsprechend schwierig zu entsorgen, jenseits der Frage, wie ökologisch der Strom für sie produziert wird.

Da moderne, große Möchtegerngeländewagen spezielle Katalysatoren haben, in denen durch Harnstoffeinspritzung das gefährliche Stickoxid unschädlich gemacht wird, sind sie sauberer als viele Kleinwagen. Aber das will in der medialen und politischen Hatz auf den Diesel und die verhassten SUVs niemand hören. Zwischen den moralisierenden Eiferern, die von Verboten träumen und denen die „Umerziehung“ der Verkehrsteilnehmer nicht weit und schnell genug geht, und den gelassenen Autokäufern klaffen Welten. Denn die Masse fährt am liebsten kleine und große SUVs.

Man kann versuchen, die Dieseltechnik zu verteidigen. Doch für das Verhalten der Automanager fehlen die Worte. Jahrelang betrog Volkswagen mit manipulierten Dieselmotoren seine Kunden, Umweltbehörden, Politiker und die Öffentlichkeit. Erst vor kurzem wurde bekannt, dass die VW-Konzernmarke Audi ebenfalls mit illegaler Software die Abgasprüfer narrte. Jetzt entzog der Verkehrsminister einem Modell der VW-Edelmarke Porsche wegen Betrugs sogar die Zulassung. Vor einer Woche wurde bekannt, dass Volkswagen und auch Daimler (offenbar aus Angst vor Entdeckung infolge eines Beifangs, als ein Stahlkartell aufflog) sich selbst bei den Behörden anzeigten – wegen Bildung eines verbotenen Kartells. Wie es scheint, haben VW, Audi, Porsche, Mercedes und BMW technische Entwicklungen abgesprochen, Zulieferer und wohl auch Kunden übers Ohr gehauen, den Wettbewerb ausgehebelt und die Marktwirtschaft missbraucht. Wer so handelt, untergräbt die Fundamente der Marktwirtschaft wie zuvor schon die Banken, weshalb er genauso bestraft gehört.

Aber die Automanager fühlen sich unangreifbar, weil die Kunden trotz der Skandale weiter deutsche Premiumautos kaufen. Wie konnten Daimler-Chef Zetsche und VW-Chef Müller noch großspurig auftreten, nachdem sie sich selbst angezeigt hatten? Müller soll bei VW aufräumen, doch er war zuvor Chef von Porsche, als die Betrugssoftware in den „Cayenne“ eingebaut wurde. Wer aufräumen will, darf den Bock nicht zum Gärtner machen. Wie lange schaut der Ministerpräsident von Niedersachsen dem Treiben noch zu? Der SPD-Politiker Weil fällt im Aufsichtsrat von VW bislang dadurch auf, dass er Millionenabfindungen für Manager durchwinkt.

Ohne die Findigkeit der Ingenieure hat die deutsche Autoindustrie keine Zukunft. Ohne die Techniker werden wir übrigens auch den Klimawandel nicht bewältigen. Deutsche Politiker haben mit der Planwirtschaft der Energiewende bewiesen, dass sie zwar irrsinnige Kosten verursachen, den Kohlenstoffausstoß aber kaum verringern können. Andernfalls wäre die Energiewende ein Exportschlager. Mit einem überstürzten Verbot von Verbrennungsmotoren während des Übergangs zum autonomen und elektrischen Fahren in einer digitalen Welt würden Politiker ebenfalls das Klima nicht retten, aber der wichtigsten Industrie den Garaus machen und den Wohlstand Deutschlands gefährden.