

Bitte nachrüsten

Die Krise der deutschen Autoindustrie, das dürfte inzwischen klar sein, hat das industrielle Selbstverständnis des Landes schwer erschüttert. Es steht enorm viel auf dem Spiel: Der Ruf deutscher Ingenieurkunst, des „Made in Germany“; die Aura von Zuverlässigkeit, die sich Hersteller vielleicht in der Pannenstatistik erarbeitet haben, dafür aber in großem Stil bei den Abgaswerten betrogen. Angesichts von 800 000 Beschäftigten in der Autobranche ist es nur wenig übertrieben, wegen des Dieselskandals Sorgen um den Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt zu haben.

Gemessen daran sind die Ergebnisse des Dieseltreffens am Mittwoch in Berlin mager. Weder Hersteller noch die Politik haben sich zu etwas verpflichtet, das die Verunsicherung der Verbraucher zu beseitigen vermag und die Zukunft der Branche sichern kann. Selbst mit millionenfachen Software-Updates können die Autokonzerne weder Fahrverbote in Städten sicher abwenden, noch ihre Technologie langfristig retten. So stellten Gutachter kürzlich im viel beachteten Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart fest, dass auch eine Komplett-Umrüstung von Dieselautos die gefährlichen Stickoxide in der Stadtluft nicht einmal um zehn Prozent absenkt.

Die Hersteller argumentieren, eine neue Software zur Abgassteuerung auf dem Bordcomputer könne die Emissionen genauso wirksam bremsen wie Fahrverbote. Ob das gelingt, wird sich aber frühestens ab 2018 herausstellen – wenn die Nachrüstung von fünf Millionen Dieselautos mit der Norm Euro 5 oder 6 abgeschlossen sein soll. Gleichzeitig könnten Kommunen schon bald rechtlich gezwungen sein, mit Fahrverboten auf die Überschreitung der EU-Grenzwerte für Stickoxide zu reagieren. Eine „Fahrgarantie“ konnte der Bund in Berlin gar nicht abgeben, denn Luftreinhaltung ist Aufgabe der Städte. Für jeden Diesel-Fahrer heißt das: Prognose weiterhin ungewiss.

Die Industrie dagegen kann den Dieselpipfel als Erfolg verbuchen: Abgewendet haben die Hersteller bislang technische Nachrüstungen an den eigentlichen Abgasanlagen, die sehr wirksam den Schadstoff-Ausstoß bremsen, aber hohe Kosten verursachen. Die Konzerne müssen bei ihren Selbstzünder-Modellen keine Senkung der Stickoxid-Emissionen um die Hälfte erreichen, wie es zum Beispiel die Umweltministerin gefordert hatte. Ist die deutsche Politik also einmal mehr vor den Lobbyisten der Auto-konzerne eingeknickt – zu Lasten der Verbraucher und auf Kosten der Gesundheit von Großstadtbewohnern?

Die Aufarbeitung des Abgasskandals ist für die Bundesregierung ein Balanceakt: Einerseits muss sie Entschlossenheit im Sinne der geprellten Autokäufer beweisen. Die Diesellaffäre ist auch der Preis dafür, dass die deutsche Politik die Grenzen klassischer Industriepolitik überschritten und stattdessen Klientelpolitik für bestimmte Großunternehmen betrieben hat – was Innovationen gebremst hat und nun Jobs gefährdet. Auf der anderen Seite muss jede Regierung darauf bedacht sein, die Wettbewerbsfähigkeit heimischer Konzerne in dieser Schlüsselbranche zu erhalten. Und die deutschen Autobauer haben derzeit noch andere Probleme. E-Mobilität und Digitalisierung stellen ihr Geschäftsmodell auf den Kopf. Wer kann heute sicher sagen, was die Antriebstechnik der Zukunft sein wird?

Doch gerade in Zeiten solcher Unsicherheiten ist die Politik in der Pflicht, mit klaren Vorgaben die Spielregeln des Marktes festzulegen. In der Geschichte der industriellen Produktion ist staatliche Normgebung immer wieder Treiber technologischer Innovationen gewesen. Andere europäische Auto-Nationen wie Frankreich oder Großbritannien machen dies gerade vor – in beiden Ländern ist der Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotoren ab 2040 verboten. Paris verbannt schon ab 2025 Dieselfahrzeuge aus der Stadt.

Die Zaghaflichkeit der deutschen Politik nützt am Ende auch den heimischen Konzernen nicht. Sie können sich zu viel Weiter-So leisten, wo ein mutiges Umsteuern auch in den Unternehmenskulturen bitter nötig wäre. Nur so können sie im globalen Wettbewerb um die technologische Spitzenposition der Zukunft bestehen. Nach dem Dieselpipfel bleibt eine lange Aufgabenliste für die nächste Bundesregierung: Sinnvoll wären beispielsweise erweiterte Klagerechte für Verbraucher und eine wirklich unabhängige Prüfbehörde für die Autoindustrie. Es ist in den kommenden Jahren noch viel mehr nachzurüsten als fünf Millionen Dieselaufos auf deutschen Straßen.

Für alle Fahrer

von Diesel-Autos
bleibt die Unsicherheit
