

VON SELBSTZÜNDERN UND SCHEINBLÜTEN

WARUM DIE KRITIK AM DIESEL HYSTERISCH ÜBERSTIEGERT, TECHNOLOGISCH FALSCH UND STANDORTPOLITISCH FATAL IST.

Drei Meldungen, die nahezu zeitgleich hereinkamen, tauchen die aktuelle Diskussion in Deutschland in ein bizarres Licht: Sigmar Gabriel will mit einem Bonus von 5.000 Euro pro Wagen den Kauf von Elektroautos ankurbeln. Die Daimler AG steckte über die vergangenen Jahre 2,6 Milliarden Euro in die Entwicklung eines neuen Dieselmotors. Und das Kraftfahrt-Bundesamt teilt mit, dass im Januar 2016 gerade mal 477 Stromer neu zugelassen wurden – ein Rückgang um ein sattes Viertel.

Widersprüche? Eher nicht. Die drei Meldungen liegen auf einer Linie: **Deutschlands Autofahrer und die heimischen Hersteller sind sich einig: Sie setzen weiter auf den Dieselmotor.** Umso verrückter ist es, dieses hochmoderne Aggregat mit mehr als 120-jähriger Tradition kaputtzureden.

„Warum machen wir es beim Automobil nicht einmal umgekehrt? Lassen wir doch andere Staaten die Markteinführung voranbringen.“

Der gezielte Betrug des VW-Konzerns an der Öffentlichkeit im Allgemeinen und seinen Kunden im Besonderen ändert nichts daran, dass der Dieselmotor der effizienteste Verbrennungsmotor ist. Deutsche Hersteller sind dabei führend. Nicht nur, was die schiere Zahl der Verkäufe angeht, sondern auch technisch. Bärige Brummer mit vier Ringen, Doppelnieren oder Stern führen die Qualitätsranglisten an. Ein

Dieselmotor, einst der Nischenwagen des „Koofmichs“, ist heute das Fahrziel des Familienvaters wie des Freizeitfans. Mit Turbo und Abgasreinigung bestens geeignet für sportliche Fahrer und gutes Gewissen.

In der Dieselmotor-Technologie, obwohl schon sehr weit entwickelt, stecken immer noch Reserven. Der neue Mercedes-Motor stößt nach den Angaben des Herstellers auf dem Prüfstand 13 Prozent weniger CO₂ aus als sein Vorgänger und soll auch im normalen Fahrbetrieb die vorgeschriebenen Grenzwerte einhalten – das muss man ja inzwischen stets dazufügen. Die Zugabe von Harnstoff verringert den Schadstoffausstoß. Bei den Stickoxiden soll das neue Aggregat sogar 80 Prozent besser liegen als das alte Exemplar. Beim Kunden kommt das an. Fast die Hälfte aller Autokäufer in Deutschland entscheidet sich derzeit für einen Selbstzünder.

Was für ein Rohrkrepierer sind dagegen die verzweifelten Bemühungen der Politik, dem Elektroauto zum Durchbruch zu verhelfen. Um das selbst gesteckte Ziel der Bundesregierung zu erreichen, bis zum Jahr 2020 eine Million Strommobile auf Deutschlands Straßen zu bringen, drängt ausgerechnet der Bundeswirtschaftsminister auf Subventionen. Gabriel macht sich die Forderung des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie zu eigen. 5.000 Euro pro Karosserie bedeuten zwar im Ernstfall fünf Milliarden Euro Zuschuss – aber so weit wird es nicht kommen. **Zu gering ist immer noch die Reichweite der Batterien, zu teuer die Anschaffung, zu weitmaschig das Netz der Ladestationen.**

Selbst für die Reise vom Ruhrgebiet in den Schwarzwald sind die meisten Wagen nicht zu brauchen.

Bei den erneuerbaren Energien hat Deutschland vorgemacht, wie es einem Pionier mit hohen Subventionen ergeht: Mit zweistelligen Milliardenbeträgen stützen die heimischen Haushaltskunden pro Jahr den Ausbau des Ökostroms. Ein Großteil des Geschäfts haben zwischenzeitlich die chinesischen und koreanischen Hersteller etwa von Solarmodulen an sich gezogen, weil sie billiger produzieren. **Die subventionsgedüngte Scheinblüte der ostdeutschen Solarproduzenten ist längst wieder verwelkt.**

Warum machen wir es beim Automobil nicht einmal umgekehrt? Lassen wir doch andere Staaten die Markteinführung voranbringen. Unsere Autobauer, die mit hoher Qualität weltweit punkten, sammeln dort Erfahrungen und bleiben dank der Subventionen in den Nachbarländern an der Entwicklung dran.

Und parallel dazu genießen wir daheim noch etliche Jahre die Vorzüge der ausgereiften Dieselmotortechnik. ■



HENNING KRUMREY, Jahrgang 1962, studierte Volkswirtschaft und Politikwissenschaft in Berlin und Köln und absolvierte die Kölner Journalistenschule. Energieexperte Krumrey war unter anderem stellvertretender Chefredakteur der „Wirtschaftswoche“.