



Diesel: Totgesagte leben länger

Von [PP-Redaktion](#) 24. Juni 2020 <https://philosophia-perennis.com/2020/06/24/diesel-totgesagte-leben-laenger/>

Die Folgen des Corona-Hilfspakets der Bundesregierung für den Diesel. Ein Gastbeitrag von Wolfgang Kaufmann

Als der Ingenieur Rudolf Diesel am 27. Februar 1892 das Deutsche Reichspatent Nr. 67, 207 anmeldete, wollte er der Welt eine „neue rationelle Wärmekraftmaschine“ schenken. Und dies ist ihm auch gelungen: Bereits das erste funktionstüchtige Modell seines Dieselmotors, welches 1897 von der Maschinenfabrik Augsburg gebaut worden war, hatte einen Wirkungsgrad von über 26 Prozent.

Die Wirkung lag deutlich über den Werten anderer Antriebe jener Zeit und sorgte für mehr Leistung bei geringerem Kraftstoffverbrauch. Deshalb erlebte der nach seinem Erfinder benannte Dieselantrieb anschließend einen Siegeszug, der über 100 Jahre lang scheinbar durch nichts gestoppt werden konnte.

So war beispielsweise noch 2015 jeder zweite Pkw in Europa und in der Bundesrepublik ein Dieselfahrzeug. Dann freilich sorgten der Skandal um manipulierte Abgastests und die Fahrverbote aufgrund des zunehmend aggressiveren Vorgehens der Umweltverbände gegen den Diesel für einen massiven Einbruch.

Der Auftragsschwund belastete nun vor allem deutsche Hersteller, die weiterhin mehrere hundert verschiedene Diesel-Modelle im Angebot hatten und somit zu den größten Produzenten von Dieselfahrzeugen gehörten. Im vergangenen Jahr besaß lediglich noch jeder Dritte der hierzulande vom Band gerollten 4,66 Millionen Pkw einen Dieselmotor – und der Trend zeigt weiter abwärts.

Dies erschüttert die deutsche Automobilbranche nachhaltig und wird erhebliche volkswirtschaftliche und soziale Auswirkungen haben. Immerhin erwirtschafteten die Autohersteller in der Bundesrepublik 2019 gut 436 Milliarden Euro Umsatz und beschäftigten rund 823.000 Menschen – mehr Personen waren nur im Maschinenbau und der übrigen Metallindustrie tätig.

Systemrelevant und sauber

Indirekt sichert die Autobranche momentan sieben Prozent aller sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze hierzulande und zahlt darüber hinaus flächendeckend hohe Tariflöhne sowie um die sechs Milliarden Euro Steuern. Damit gehört sie zu den Garanten des Wohlstands in der Bundesrepublik – wobei der Anteil der Hersteller von Diesel-Pkw an all dem immer noch rund 30 Prozent beträgt.

Aber das scheint der Bundesregierung mittlerweile gleichgültig zu sein. Denn sie holt nun aus, um dem Dieselantrieb als einem von zwei nach wie vor unverzichtbaren Standbeinen der deutschen Automobilindustrie mutwillig den Todesstoß zu versetzen. Statt die ohnehin schon durch den Nachfragerückgang seit 2015 und jetzt zusätzlich noch wegen der Corona-Krise gebeutelten Diesel-Produzenten durch Kaufprämien zu unterstützen, will Berlin diese Subventionen lediglich für Elektrofahrzeuge gewähren.

Dabei ist das E-Auto keineswegs umweltfreundlicher als der Diesel, wie der Kölner Physikprofessor Christoph Buchal im Rahmen einer Untersuchung des ifo Instituts für Wirtschaftsforschung herausfand. Berücksichtigt man neben den CO₂-Emissionen infolge des Fahrens auch den Kohlendioxid-Ausstoß im Verlaufe der Herstellung eines E-Autos, so verursacht dasselbige sogar bis zu 28 Prozent mehr Kohlendioxid als ein Diesel.

Ähnlich verhält es sich mit dem Feinstaub. Denn der kommt weniger aus dem Auspuff als vom Abrieb der Reifen und Bremsen, welchen es natürlich gleichermaßen bei Elektrofahrzeugen gibt. Unproblematisch ist darüber hinaus die Emission von Stickoxiden. Die liegt bei modernen Diesel-Pkw, welche die strenge Euro-6d-temp-Abgasnorm erfüllen, sehr niedrig – und zwei Drittel der in Deutschland neu zugelassenen Diesel sind genau solche Fahrzeuge.

Warum also die verkappte Kriegserklärung der Bundesregierung an die Verbrennungsmotoren im Zuge des Corona-Konjunkturpakets, welche besonders der ohnehin unter Druck stehenden Dieselbranche schadet? Aus der Sicht mancher Kommentatoren wie Gernot Kramer vom „Stern“ handelt es sich hier um eine ganz persönliche Rache von Bundeskanzlerin Angela Merkel für die Schädigung des Rufs des deutschen Wirtschaftsstandorts infolge des Dieselskandals.

Andere Beobachter der politischen Szenerie, darunter Nico Fried, Leiter der Parlamentsredaktion der „Süddeutschen Zeitung“, interpretieren die Verweigerung von Subventionen zugunsten der Hersteller von Diesel- sowie auch Benzinfahrzeugen als Versuch der Politik, sich nach vielen Jahrzehnten der mehr oder weniger aufgezwungenen Symbiose endlich von der Autoindustrie zu „emanzipieren“.

Unübersehbare Folgeschäden

Dabei besteht freilich ebenso die Möglichkeit, dass Merkel hier wieder einmal aus purem Opportunismus handelt. Immerhin resultiert die Verweigerung von Kaufprämien für Autos mit Verbrennungsmotoren ja aus expliziten Forderungen des für den Machterhalt benötigten Koalitionspartners SPD.

Dass die Kanzlerin sich damit genau wie das Führungsduo der Sozialdemokraten in den drei deutschen „Autoländern“ Baden-Württemberg, Niedersachsen und Bayern sowie bei diversen Lobby-Verbänden und den Gewerkschaften zutiefst unbeliebt macht, scheint sie jedenfalls nicht zu bekümmern. Aber wozu auch? Wenn die SPD-Genossen demnächst den politischen Preis für ihre Vernachlässigung der Interessen der deutschen Produzenten von Dieseln und Benzinern sowie deren Arbeiterschaft bezahlen müssen und in der politischen Versenkung verschwinden, stehen ja schließlich noch die Grünen als alternative Mehrheitsbeschaffer in den Startlöchern bereit.

Andererseits bleibt jedoch trotzdem die Frage offen, ob am Ende tatsächlich der Diesel sterben wird oder ob Merkel mit ihrer unterlassenen Hilfeleistung den größten Schaden davontragen wird. Denn Totgesagte leben bekanntlich länger – da kann Greenpeace noch so viele Grabkreuze vor den Wolfsburger Werkstoren aufrichten.

So wäre ein Comeback des verschmähten Antriebes möglich, wenn der Bedarf an Nutzfahrzeugen, die laut übereinstimmender Meinung der Technikexperten auch in den nächsten zehn Jahren zumeist mit Dieselantrieb fahren werden, nach der Krise steil ansteigt.

Oder wenn die Politik mit ihrem Kurs zulasten des Diesels soziale Unruhen heraufbeschwört, weil die 49 noch verbliebenen Hersteller von Dieselmotoren und deren viele hundert Zulieferer in Deutschland samt und sonders pleitegehen und dadurch ganzen, bisher wohlhabenden Regionen ein wirtschaftlicher Absturz ohnegleichen droht.

Der Beitrag erschien zuerst [bei der PAZ](#).
