

Der Kluge verlässt die Party



Beim Thema Dieselnachrüstung darf die Autobranche nicht so billig wegkommen. Am Ende ist das auch in ihrem ureigensten Interesse.

VON GUIDO BALTÈS

Diesel-Fahrverbote in deutschen Städten betreffen potenziell 13 Millionen Fahrzeuge. Aber eine Umrüstung wäre möglich. Rund 2000 Euro würden betroffene Fahrzeuge „stadttauglich“ machen, eine Investition von etwa 26 Milliarden Euro also. Die Frage ist nur: Wer soll das bezahlen?

Warum nicht die Automobilindustrie, alleine Volkswagen hat 2017 einen Rekordgewinn von 11 Milliarden Euro

ausgewiesen. Aber die Tatsache, dass in Deutschland etwa 1,8 Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt an der Automobilindustrie hängen, scheint die Politik davon abzuhalten, die Schadensverursacher konsequent in die Pflicht zu nehmen. Doch es wird wenig helfen, die Asche zu bewahren und am High-Tech-Standort Deutschland Technologien und Geschäftsmodelle von gestern politisch zu protegieren.

Im Gegenteil sollte die Politik die Zeichen offensiv auf Zukunft stellen und die Automobilhersteller zu mehr Investitionen in Elektromobilität und alternative Mobilitätskonzepte bewegen. So würden sie zu ihrem Glück gezwungen. Dann haben Vorstände auch bessere Argumente gegenüber ihren Shareholdern, mehr in die Zukunft des

eigenen Unternehmens zu investieren – und nicht nur einen Rekordgewinn nach dem anderen auszuweisen.

Zweifel? Dann hilft ein Blick zurück: Ende des 19. Jahrhunderts hingen auch bereits eine Menge Arbeitsplätze an der Mobilitätsindustrie. Alleine in den USA wurde auf sechs Millionen Hektar Landwirtschaft betrieben, um die Pferde – damals die Hauptstütze innerstädtischer Mobilität – zu ernähren. Pferdeäpfelsammler taten, was der Name nahelegt, und verkauften ihre Ware an Kleingärtner. „Crossing Sweepers“ reinigten die Straßenübergänge für feine Leute, die am anderen Ende nicht mit schmutzigen Schuhen ankommen wollten. Eine Menge Menschen war damit beschäftigt, die 1800 Tonnen Pferdemist aufzunehmen und zu entsor-

gen, die alleine in New York anfielen. Und dann kam das Automobil, hat alle diese Jobs überflüssig gemacht.

Geht es uns deswegen heute schlechter? Wohl kaum. Wie sollte die Pferdekutschen-Industrie darauf reagieren? Das hat der Unternehmer William C. Durant vorgemacht: Er hat von 1886 an, mit nur 2000 Dollar Startkapital ausgestattet, den größten amerikanischen Pferdekutschenhersteller aufgebaut, Durant-Dort Carriage. Die Zeichen der Zeit erkennend, stieg er dort Anfang des 20. Jahrhunderts aus und kaufte 1904 den lokalen Automobilhersteller Buick. Fünf Jahre später war der erfolgreichste Autohersteller in den USA. Und Durant investierte weiter, gründete 1909 General Motors und kaufte Marken wie Cadillac und Oldsmobile.

Es war also ein Pferdekutschenhersteller, der das größte Automobilkonglomerat der USA aufgebaut hat.

Wir dagegen feiern gerade die letzte Party auf der Titanic. Die Kapelle spielt, wir haben schick den Smoking an – aber wir wissen, wie die Geschichte ausgehen wird.

Deswegen ist es an der Zeit, das einzig Vernünftige zu tun und die Party zu verlassen. Sicher, das Rettungsboot wird nicht annähernd so angenehm sein wie der Ballsaal. Aber es ist lange an der Zeit, die Zeichen auf Zukunft zu stellen.

Guido Baltès ist Professor am IST Institut für strategische Innovation & Technologie-Management an der HTWG Konstanz und Autor mehrerer Bücher.