

## **Planwirtschaft läßt grüßen**

**Bei „Diesel-Skandal“ und „Feinstaub“-Hysterie geht es nicht um Gesundheit, sondern um Gängelung**

**Michael Paulwitz**

Erich Honecker hätte am „Dieselgipfel“ seine helle Freude gehabt: Die Autohersteller müssen antreten, um sich von der Politik sagen zu lassen, unter welchen Bedingungen sie weiter Autos bauen dürfen – und welche. Daß man nur ein weiteres überschaubares Lösegeld an die Umverteilungspolitiker bezahlen muß und Massenenteignungen der Kunden durch Fahrverbote nochmal abgewendet werden konnten, feiern sie schon als Erfolg.

Nach der faktenfreien Panik, mit der zuletzt Atomausstieg und „Energiewende“ inszeniert und übers Knie gebrochen wurden, offenbart die geschürte Hysterie um Feinstaub und Diesel-emissionen ein weiteres Mal den bedenklichen Geisteszustand der tonangebenden Kräfte in einem Land, das immer noch zu den führenden Industrienationen der Welt zählt.

Die Zutaten sind skrupellose Öko-Lobbyisten und bornierte Sektierer in Politik und Medien, die bedenkenlos den industriellen Kern demontieren; eine opportunistische Regierungspartei, die vom Fürsprecher ökonomischer Vernunft und unternehmerischer Freiheit zum Handlanger ideologiegetriebener Wirtschaftshasser und Technikfeinde geworden ist; hasenfüßige Fachleute und Konzernlenker, die sich in ihrer Subventionsmentalität weiter an die Politik klammern und vor dem grün-linken Zeitgeist einen Kotau nach dem anderen vollführen, statt seinen Zumutungen energisch und rational zu widersprechen.

Der „Diesel-Skandal“ ist ein Produkt dieser Konstellation. Nüchtern betrachtet ist er ein Phantomproblem: Die Luft in Deutschland ist rein wie nie zuvor in einem Industrieland, die Autoabgase schadstoffärmer denn je, allein die vor allem bei Dieselaggregaten anfallenden Stickoxid-Emissionen sind im letzten Vierteljahrhundert um 70 Prozent gesunken.

Trotz aller Erfolge mißbrauchen Lobbyisten mit Öko-Etikett und die von ihnen getriebene Politik ihre gewachsene Macht, um die Autoindustrie mit immer schärferen Grenzwerten zu treiben, die längst jedes vernünftige Maß hinter sich gelassen haben. Die zulässige Stickoxid-Belastung im Straßenverkehr ist inzwischen zwanzigmal niedriger als am Arbeitsplatz.

Die Autos, die die Kunden kaufen wollen und mit denen die Industrie Geld verdienen kann, können diese Anforderungen objektiv kaum erfüllen. Die Hersteller haben sich trotzdem auf das Spiel eingelassen und das Nicht-Machbare versprochen. Mit dem Hintergedanken, sich mit Trickereien aus der Affäre zu ziehen, und in der Hoffnung, die Politik werde sie schon decken, um die Kuh nicht zu schlachten, an der die wichtigste Wertschöpfungskette im Lande hängt.

Diese Strategie ist an der Gnadenlosigkeit der Öko-Lobbyisten und Grün-Ideologen und an der Unterwürfigkeit der Politik gegenüber ihrer medialen Deutungsmacht grandios gescheitert. Denn bei der Panikmache mit absurden Grenzwerten und aus fiktiven Annahmen errechneten

Horrorstatistiken über „Feinstaub“- und „Dieseltote“, die in letzter Konsequenz jedes Fahrzeug zur mörderischen Dreckschleuder stempeln, geht es längst nicht mehr um vorgeschobene hehre Ziele wie Luftreinhaltung und öffentliche Gesundheit.

Mit der massiven Kampagne gegen den Dieselantrieb ist Deutschland auf Siebenmeilenstiefeln auf dem Weg in die automobilen Planwirtschaft. Nicht nur ein vermeintlich „umweltschädlicher“ Antrieb soll verdrängt und aus dem Verkehr gezogen werden, die individuelle Mobilität und damit ein wesentliches Stück Bürgerfreiheit selbst steht zur Disposition. Die Bürger sollen umerzogen und gezwungen werden, bestimmte Fahrzeuge zu kaufen und andere nicht, und die Hersteller sollen ebenfalls ans Gängelband gelegt werden und ihr Angebot an ideologischen und politischen Vorgaben ausrichten.

Dem gelernten „DDR“-Bürger mag das seltsam bekannt vorkommen. Der „Trabant“ der grünen Planwirtschaft ist das Elektroauto. Unter marktwirtschaftlichen Bedingungen bleibt es ein Prestigespielzeug für Wohlhabende, das noch dazu von der Allgemeinheit zwangssubventioniert werden muß. In Flexibilität, Reichweite und individueller Bewegungsfreiheit ist der E-Antrieb dem Verbrennungsmotor unterlegen und wird es auf absehbare Zeit auch bleiben.

Man mag den Furor belächeln, mit dem von Lehrern, Politologen und Studienabbrechern dominierte Grünen-Parteitage Totalverbote für Verbrennungsmotoren fordern oder der Sozialpädagoge Cem Özdemir der Autoindustrie erklären will, wie das Auto der Zukunft aussehen soll, und Bundeskanzlerin Merkel noch vor kurzem das Planziel von einer Million Elektroautos in ein paar Jahren ausgegeben hat.

Der rasante Vormarsch des Ungeists der sozialistischen Planwirtschaft in Politik und Öffentlichkeit sollte indes ebenso entschiedenen Widerspruch wecken wie die Begeisterung, mit der die Propagandisten der Elektromobilität die kommunistische Einparteiendiktatur China als Vorbild preisen. Peking geht es um handfeste wirtschaftliche Interessen: Ein Drittel der Wertschöpfung beim Bau eines Elektroautos findet in der Akkuproduktion statt. Und da hat das Reich der Mitte gegenüber den europäischen Motorenherstellern die Nase vorn.

Wie der Autoantrieb der Zukunft aussehen könnte, wird nicht in Politbüros und staatlichen Planungskommissionen entschieden, sondern im von dirigistischen Bevormundern möglichst ungehinderten freien Spiel von Markt und Forschergeist. Kaiser Wilhelm II. glaubte noch, die Zukunft gehöre dem Pferd; er war aber klug genug, nicht alles andere verbieten zu wollen. Planwirtschaft bedeutet schlechtere Versorgung zu höheren Preisen, das können die Nachwendedeutschen gerade an der „Energiewende“ lernen. Diesem Fehlgriff auch noch eine verordnete „Mobilitätswende“ folgen zu lassen, könnte Deutschland das industrielle Rückgrat brechen.