

# Mit Dieseldividende in die automobiler Zukunft

Von Dr. Heino Klingen



Foto: IHK

Auto und Saarland – das sind zwei Seiten ein und derselben Medaille. In keinem anderen Bundesland gibt es je tausend Einwohner mehr Autos und mehr Arbeitsplätze im Automotive-Sektor. Und in keiner anderen Region dürfte die Identifikation der Mitarbeiter mit den Unternehmen stärker ausgeprägt sein als im Saarland. Nicht zuletzt deshalb fühlt sich die Branche am Standort Saarland wohl. So hat Ford erst im vergangenen Monat angekündigt, 600 Millionen Euro in sein Werk in Saarlouis zu investieren. Das ist ein starker Vertrauensbeweis und ein Stückweit Zukunftssicherung in unsicheren Zeiten.

Wie die automobiler Zukunft konkret aussehen wird, weiß heute niemand genau. Trends lassen sich aber erkennen. Dabei zeichnen sich bis 2030 im Kern drei Entwicklungen ab: der Wandel zu elektrischen Antrieben, die Nutzung von Carsharing und schließlich die Entlastung des Menschen durch autonome Fahrfunktionen. Schon jeder einzelne dieser Trends stellt Hersteller und Zulieferer vor enorme Herausforderungen. In der Summe und durch das gleichzeitige Auftreten dürften sie sogar alle bisherigen Umbrüche in der Automobilindustrie in den Schatten stellen.

Damit steigen die Anforderungen der Unternehmen an die Automobilstandorte – weltweit, in Deutschland und auch bei uns im Saarland. Im Wettbewerb der Regionen werden sich am Ende jene Standorte behaupten, die den Unternehmen attraktive Rahmenbedingungen bieten. Hierzu zählen vor allem niedrige Steuer- und Abgabebelastungen, eine motivierte und qualifizierte Arbeitnehmerschaft sowie eine leistungsfähige Hochschul- und Forschungslandschaft, die enge Kontakte zu den Unternehmen unterhält. Das Saarland ist diesbezüglich auf einem guten Weg. Bei einzelnen Faktoren muss zwar noch nachjustiert werden, doch das ändert nichts daran, dass hierzulande gute Voraussetzungen vorhanden sind, um den Strukturwandel im Fahrzeugbau bewältigen zu können. Diese Zuversicht ist auch deshalb gerechtfertigt, weil die neuen Technologien nicht von heute auf morgen die Verhältnisse umkrempeln, sondern erst allmählich in den Markt hineinwachsen.

## Verbrenner bleiben noch auf Jahre Marktführer

Im Jahr 2015 wurden weltweit 87 Millionen Fahrzeuge produziert, davon hatten 98 Prozent einen Verbrennungsmotor. Bis zum Jahr 2030 soll laut McKinsey das Volumen der produzierten Fahrzeuge jährlich um rund zwei Prozent auf 121 Millionen Einheiten anwachsen – davon über 66 Millionen reine Verbrenner, 15 Millionen sogenannte Plugin-Hybrid-Modelle, die zusätzlich zum Elektroantrieb auch einen Verbrennungsmotor haben, und etwa 30 Millionen rein batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge. Sicher, je nachdem wie gut das Carsharing angenommen wird, sind diese Zahlen nicht in Stein gemeißelt. Aber selbst wenn das „Autowachstum“ nicht ganz so kräftig ausfällt: Verbrenner bleiben gefragt. Der vielfach befürchtete Abbau von Arbeitsplätzen

in der Automobilproduktion in den nächsten Jahren bleibt deshalb bis auf weiteres eine Chimäre – eine Vorhersage ohne reale Grundlage.

Die Elektromobilität wird kommen. Als Plugin-Hybrid ist sie schon da. Ob sie letztlich über Batterie oder Brennstoffzelle gespeist wird, ist noch nicht ausgemacht. Darüber entscheiden Faktoren wie Bequemlichkeit, Ladeinfrastruktur und Kosten. Feststeht allerdings, dass die Unternehmen Zeit brauchen, um ihre Strukturen an das Elektrozeitalter anzupassen. Und ebenso sicher ist, dass sie viel Geld brauchen werden, um diesen Wandel finanzieren zu können. Geld, das sie im laufenden Geschäft mit hergebrachten Autos verdienen müssen. Das gilt auch und nicht zuletzt für die Gewinne aus dem Dieselsegeschäft.

Insofern ist die gegenwärtige Stimmungsmache gegen den Diesel nicht nur eine Hypothek für den Klimaschutz – Dieselaautos emittieren immerhin ein Fünftel weniger Kohlendioxid als Benziner – sondern auch ein Handicap für Deutschlands Weg ins Elektrozeitalter. Dass Stickoxide und Feinstaub nicht gesundheitsfördernd sind, ist unbestritten. Was in den aufgebrachten Diskussionen aber viel zu kurz kommt, ist, dass der Pkw-Diesel nur für einen Bruchteil der Feinstaubbelastung verantwortlich ist und moderne Diesel mit Partikel- und Stickoxidfiltern nach Euro 6-Norm unter den zulässigen Grenzwerten bleiben. Mit anderen Worten: Der Diesel, so wie er sich heute präsentiert, ist besser als sein Ruf.

Hüten wir uns also davor, in der Verkehrspolitik den Fehler zu wiederholen, den wir in der Energiepolitik gemacht haben. Hier sollten Gaskraftwerke als Übergangstechnologie zum Einsatz kommen, was aber durch Webfehler im Erneuerbaren Energiegesetz konterkariert wurde. Das sollte bedacht werden, bevor weitere Fahrverbote à la Stuttgart verhängt werden. Wir brauchen den Diesel als Vehikel in die automobiler Zukunft – im Saarland mehr als anderswo.