

03.03.2018

Dieselfahrverbote: Der Auftakt zum Abschwung?

Die „Grünen“ jubeln; Endlich dürfen deutsche Städte Dieselfahrverbote verhängen. Damit bestimmen sie die politisch korrekte Meinung, die da lautet:

„Das Urteil ist ein Anstoß für eine neue städtische Mobilität.“

Gefolgt von dem Nachsatz:

„Es muss ein Strukturwandel in der Autoindustrie her. Der private PKW als bislang dominantes Verkehrsmittel hat hierbei ausgedient. Sinnvoll wäre ein konsequenter Umbau der Geschäftsmodelle hin zu integrierten, kunden- und umweltgerechten Mobilitätskonzepten.“

Wow, vor dieser Sprachgewalt verstummt der Autokritiker in Ehrfurcht. Welcher kreative Werbetexter hat sich das bloß ausgedacht? Es waren die Schlaumeier von McKinsey. O-Ton:

„Die Mobilität von morgen sollte ganzheitlich und integriert betrachtet werden.“

Na toll! McKinsey hatte schon immer ein Händchen dafür, dort, wo die Not am größten ist, noch ein paar Milliönchen für sich abzuzweigen. Wie es scheint, hat Deutschland momentan kein größeres Problem als den Verkehrsfluss und die NOx-Belastung in den Innenstädten. Wie die Autohersteller diesen Strukturwandel bewerkstelligen sollen, ohne mit fliegenden Fahnen unterzugehen, darüber erfährt man nichts.

- Sollen sie Uber Konkurrenz machen?
- Fahrräder und Rikschas bauen?
- Drohnen für Personentransport entwickeln?
- Carsharing Angebote verbessern?

Besonders innovativ ist der ams-Ableger MOOVE. Nicht lachen bitte:

„Das Auto wird Teil einer Mobilitätskette. Einmal zahlen, und dann über ein Abrechnungssystem zusammen mit Bus, Bahn, E-Bike und Flugzeug nutzen. ... Ein Carsharing-Modell zum Beispiel nach dem Besuch im Fußballstadion. Es wartet quasi draußen auf mich – ohne große Vorreservierung. Wie das funktioniert? Durch eine clevere, digital organisierte Welt.“

Völlig ernst gemeint, diese Phantastereien. Weiter geht's:

„Mobilität aus einer Hand, Robo-Taxis, die Zukunft des autonomen Fahrens, Machine-Learning und künstliche Intelligenz – da wächst vieles zusammen, was für den klassischen Autofahrer auf den ersten Blick gar nicht so einfach nachzuvollziehen ist.“

Glaubt jemand wirklich, dass man für die Mobilitätsdienstleistung Millionen direkt und indirekt Beschäftigter der Autoindustrie noch benötigt? Sobald der Verkauf deutscher PKWs stagniert oder gar zurückgeht, setzt eine dramatische Entlassungswelle ein. Der Rückkopplungseffekt zieht die gesamte deutsche Wirtschaft nach unten. Freilich, für McKinsey und Roland Berger rosige Zeiten, denn dann können sie noch besser „beraten“.

Ein anderer, z.Zt. sehr beliebter Vorschlag lautet **„kostenloser Nahverkehr“**. Das Chaos in den Bahnen und auf den Bahnhöfen mag man sich gar nicht vorstellen.

Auf das Naheliegendste kommen sie nicht: bezahlbaren Wohnraum schaffen. Nicht nur unserer Meinung nach die einzige Möglichkeit, das Verkehrschaos in den Griff zu kriegen und die Städte einigermaßen lebenswert zu erhalten.

Aber keine Sorge. Wenn erst einmal genügend Arbeitsplätze auf dem Automobilsektor vernichtet sind, löst sich das Problem ganz von selbst in Luft auf. Politik, Jurisprudenz und Medien sind unfähig in Zusammenhängen zu denken. Da wird der Strukturwandel vom Land der Autobauer hin zum Land der Arbeitslosen nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Neue Mobilitätskonzepte, Robo-Taxis, Car-Sharing, Machine-Learning, autonomes Fahren: Da kennt der Autokritiker nur noch eine einzige Sorge:

„Hoffentlich muss ich das nicht mehr erleben.“

Jacob Jacobson