

Unbequeme Wahrheiten: Bitte lesen Sie jetzt! Eckard Helmers: Bitte wenden Sie jetzt – Das Auto der Zukunft

WILEY-VCH Verlag GmbH & Co. KGaA, Weinheim. Oktober 2009. ISBN: 978-3-527-32648-8.
204 Seiten, gebunden, € 24,90

László Kacsóh

Eingegangen: 30. Dezember 2009 / Akzeptiert: 30. Dezember 2009 / Online veröffentlicht: 28. Januar 2010
© Springer-Verlag 2010

Der Internet-Teaser zum Film „Eine unbequeme Wahrheit“ beginnt mit einem Zitat von Upton Sinclair: *Es ist schwer, jemanden dazu zu bringen, etwas zu verstehen, wenn er dafür bezahlt wird, es nicht zu verstehen.* Die bezahlten Nicht-verstehender gehören zwar nicht zur anvisierten Zielgruppe des Verfassers, aber selbst sie werden es lesen oder wenigstens lesen lassen müssen. Denn „Bitte wenden Sie jetzt“ spricht viele unbequeme Wahrheiten aus, die man kennen sollte – gleichgültig, ob man sich unter den Rosstäuschern befindet oder sich als getäuschten Autokonsumenten identifiziert. Letzterer kann sich sogar noch von seinem Kindschaftsverhältnis zu seinem Gefährt lösen. Der Verfasser verlangt von beiden viel ab: Geduld und Beharrungsvermögen braucht man am Anfang, bis man über die Schwelle gekommen ist. Dann liest sich das Buch flüssig, stellenweise sogar wie ein Wirtschaftskrimi.

Der Leser – das Wort wird hier nur funktional und nicht als Sexus verwendet – hält somit ein Buch in der Hand, dessen Explosivität auf den ersten Blick, an der Schutzhülle, keineswegs ersichtlich ist. Ein wenig spektakuläres Zukunftsauto, ein paar Solarzellen auf dem Dach, fährt in eine blaue Zukunft. Herausgekommen ist ein populärwissenschaftliches Werk, ein Sachbuch über den Pkw, das sich wohltuend von dem Enthüllungsjournalismus mancher Fernsehsender abhebt. Die Sprengkraft liegt in der leisen Sprache des Naturwissenschaftlers Eckard Helmers, welche die Sprache der Fakten ist. Nutzfahrzeuge bleiben übrigens außer Betracht.

Nach einer längeren Einleitung analysiert Helmers zunächst die Entwicklungslinien heutiger Automobile von den

Anfängen bis zur (heutigen) Elektromobilität (Kap. 1). Die Diagnose verblüfft, da es heißt: Das wichtigste Merkmal der (vor allem europäischen) Autobauer ist die Stagnation – denn ganz große Ideen waren selten. Eine stetige, lineare Weiterentwicklung zu immer komplexeren und schwereren Systemen ja, der große Wurf – nein. Elektro- und Hybridautos waren bereits am Anfang der automobilen Ära entwickelt und auch in größeren Stückzahlen gebaut worden, bis sie wieder verschwanden. Die wichtigsten Impulse der 1970er- und 1990er-Jahre kamen aus der US-kalifornischen Gesetzgebung, allerdings nur für den Ottomotor, wie Helmers für den interessierten Leser nachzeichnet, und nicht aus dem Land, wo die Herren Otto, Diesel, Daimler und andere die Verbrennungsmotoren erfanden – auch nicht von der EU-Gesetzgebung. Die Analyse der Staatsverflechtung – siehe Dienstwagensubventions(un)wesen – macht den Leser wütend.

Der Pkw-Dieselmotor hatte bis ca. 1995 keine große Bedeutung in Westeuropa. Es scheint ein Deal zwischen Autoindustrie, Mineralölwirtschaft und dem Staat gegeben zu haben, den Dieselantrieb zum Energiesparermusterknaben und zum CO₂-armen Alternativen zu „pushen“ und mit aller Kraft zu befördern. Danach entwickelt sich der Diesel scheinbar zum Selbstläufer. Das hat Gründe und seinen Preis; diesem Phänomen wendet sich Helmers in Kap. 2 und 3 zu. Der dieselsonsumierende Leser muss feststellen: Er ist diesem gigantischen Täuschungsmanöver vollkommen ahnungslos ausgeliefert, er ist reingefallen wie ein Kind. Die professionellen Rosstäuscher konnten ihn reinlegen, geködert durch Steuergeschenke, durch subventioniertes Heizöl und durch Quersubventionierung des Herstellers. „Diesel“ ist billig! Hohes Drehmoment in der Teillast, genannt Durchzugsvermögen, kommt noch dazu. Helmers sagt nicht, warum es der Mineralölindustrie so wichtig ist, den Dieselabsatz hochzuschrauben. Dem aufmerksamen

L. Kacsóh (✉)
Kreuzstr. 40, 65346 Eltville, Deutschland
E-Mail: kacsoh.perttu@vdi.de

Beobachter kann jedoch nicht entgangen sein, dass Erdgas auch in ländlichen Gebieten – sog. „Heizölgebieten“ – fast flächendeckend verfügbar ist, dass die „Heizölgebiete“ in Europa schrumpfen, sodass das lästige Mitteldestillat des Rohöls nicht mehr in den Wärmemarkt als Heizöl, sondern in den Verkehrsmarkt als Dieselkraftstoff zu entsorgen ist. Helmers belegt die vielen negativen Folgen der dieselmotorischen Verbrennung für die Luftqualität, sprich menschliche Gesundheit, aber auch für die Klimaentwicklung. Schlüssel zu dieser Erklärung ist, dass Dieselruß nicht nur kanzerogen, sondern ein stark klimawirksamer Schadstoff ist, der jedoch im Kyoto-Protokoll nicht erwähnt wird. Helmers konnte die Erklärung von Prof. Dr. Klaus Töpfer, eines Kyoto-Akteurs der ersten Stunde, leider nicht mehr zitieren: Töpfer forderte kürzlich in einem öffentlichen Vortrag, dass Dieselruß in das Kyoto-Folgeabkommen aufgenommen werden müsse, um den Fehler von damals (1997) zu korrigieren. Die Folgen des Dieselbooms in Europa (mit 50 bis 70 % der Neuzulassungen) sind bereits katastrophal; wir stehen in weltweitem Maßstab jedoch am Anfang, man denke an die „Zukunftsmärkte“ Russland, China und Indien.

Nun gilt es für Helmers, Alternativen zum Diesel zu suchen, deren negative Luft- und Klimaeffekte geringer ausfallen. Die Kap. 4–6 arbeiten die denkbaren und bereits praktisch nutzbaren Alternativen diverser Gase (Flüssiggas und Erdgas) sowie die Elektroantriebsformen (Hybridisierung = Mischbetrieb; Reinbetrieb) ab. Der Rezensent findet besonders interessant: Der Elektroantrieb bietet mannigfache Möglichkeiten zur Verlustminimierung und -eliminierung sowie zur Energierückgewinnung, die der reine Verbrennungsmotor nicht erlaubt. Im letzten Kapitel (Kap. 7) sammelt Helmers noch einige Gedanken für das Auto der Zukunft als Fazit.

Es ist die Freiheit, die Unabhängigkeit und die Neugier des forschenden Naturwissenschaftlers, die den Leser in diesem Buch auf jedem Blatt begrüßen. Keine Verwaltung, kein Verband, kein Ministerium würde diese unbequemen Wahrheiten, das Zwecklügegebäude um „Diesel“, je ans Tageslicht bringen. Es ist das Interessengeflecht aus Industriepolitik, Steuereinnahmen, Föderalismus, Gewerkschaften, Eigentümer aus den Ölstaaten usw., und schließlich unsere eigene Köderbarkeit mit PS, Nm und Geiz – alle sind glücklich, der Blick in den Hohlspiegel ist heilsam.

Der Leser findet sehr viele Anregungen, um sich weiterzubilden und zum eigen- und umweltverantwortlich handelnden Konsumenten zu werden. So kann er sich mit Helmers Hilfestellung von den Verführungen des Staates (kontraproduktive, umweltschädliche Subventionen) und den Verheißungen der Autoproduzenten befreien und letztlich Marktmacht zeigen. Denn industriepolitische Ziele im Gewand von Klimaschutz zu verkaufen ist arglistige Täuschung, die zu Lasten von Umwelt- und Klimaschutz geht. Das zu enttarnen und abzustrafen ist ein Anliegen der nächs-

ten Zukunft. Ob man sich von seiner Dieselherrlichkeit zu lösen vermag?

Helmers Buch ist eine überwiegend gelungene Gratwanderung des Wissenschaftlers: „Wie viel Wissenschaft kann ich dem Leser zumuten, was lasse ich weg, wie viel formuliere ich populär?“. So wäre es nützlich gewesen, auf die etwa 220 Zielkonflikte hinzuweisen, die ein Autobauer zu bewältigen hat – Umweltzielkonflikte wie der zwischen Ruß- und Stickstoffoxidemissionen ist einer unter vielen, die *relative* Verbrauchssenkung auch. An einigen Stellen ist der Autor dem neugierigeren Leser Erklärungen schuldig. So blendet er einige Vergleiche aus; z. B. vergleicht er nur die absoluten Zahlen, nicht die auf Masse, Leistung usw. bezogenen Größen. Die absoluten Zahlen zeigen Stagnation, die Relativen den „rasanten“ Fortschritt aus Autobauersicht. Auch bei den Mobilitätskosten werden die Nominalwerte betrachtet – in der Wirtschafts- und Sozialstatistik werden vier Bereinigungsmodi zum differenzierteren Vergleich angewandt. Sie würden den Preis- bzw. Attraktivitätsunterschied zwischen MIV (motorisierter Individualverkehr) und ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) begründen. Diese Stellen könnten in einer zweiten Auflage gewinnbringend nachgebessert werden, doch sie schmälern den Wert des Buches kaum. Auch ein Glossar hätte die Lektüre an manchen Stellen erleichtert.

Das Buch ist nicht als Gesellschaftskritik angelegt; der Verfasser übt sich in vornehmer Zurückhaltung. Nicht der Mensch, nicht das Auto an sich, sondern die Fakten seiner Technik stehen im Mittelpunkt der Kritik. Das führt letztlich dazu, dass er sich zu alternativen, noch nachhaltigeren Mobilitätskonzepten wie dem Umweltverbund nicht äußert. Das Thema bleibt, wie im Titel angegeben, das Auto und der MIV. Aus der Sicht amtlicher Umweltschützer müssten hier Fragezeichen gesetzt werden; denn auch eine gut, d. h. emissionsfrei, funktionierende, solarbasierte Elektromobilität wird die Zersiedlung weiter befördern und dem ÖPNV die Existenzgrundlage rauben.

Ein letztes Wort zum Umschlag: Der Rezensent schaut noch einmal auf das Umschlagbild, irgendetwas stimmt nicht. Das Auto fährt an der durchgezogenen Linie (Zeichen 295) gegen die nicht einsehbare Bergkuppe – da herrscht üblicherweise Halte-, Wende- und Überholverbot. Just dort, so will es die Werbeabteilung des Verlags, soll der belehrte und bekehrte Autofahrer wenden – das würde ihn in Flensburg mindestens 150 € plus 4 Punkte kosten, mit Gefährdung auch mehr. Der Leser sollte sich nicht beirren lassen und den Werbelapsus getrost vergessen. Fährt er wirklich den Vollelektrobetrieb, kann er weiterbrausen; fährt er die Ruß- und NO₂-Schleuder der Sorte Diesel, möge er den Abgesang auf Rudolf Diesel anstimmen und alsbald eine zulässige Wendemöglichkeit nach der Bergkuppe suchen.

Die Zeit ist reif – bitte lesen Sie jetzt „Bitte wenden Sie jetzt“.