

Stilkritik (2)

Wolfgang Bachmann

Alles verfahren

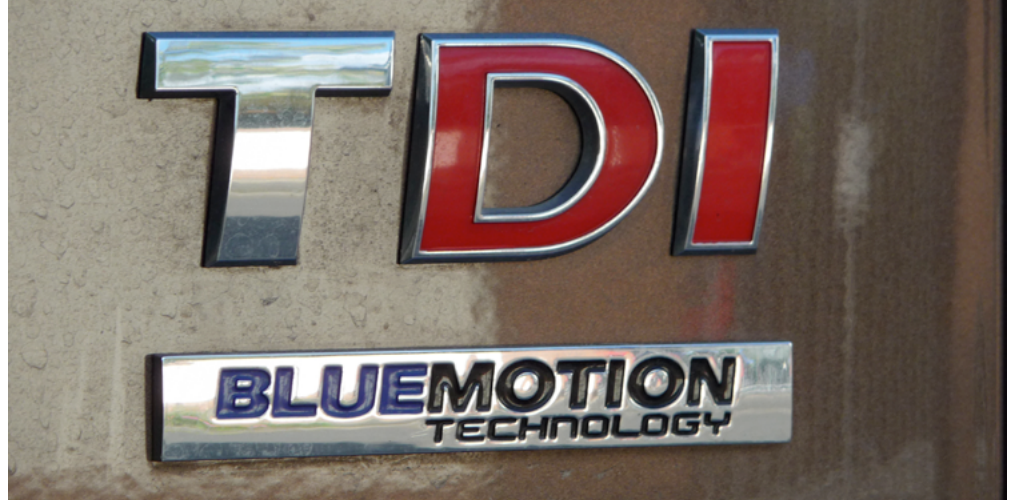
Weil aus deutschen Diesel-Auspuffen mehr Dreck kommt als bürokratisch genehmigt und werbetaktisch proklamiert worden ist, regt sich die Welt auf und stürzen die Aktienkurse. Und was machen wir? Fast jeder dritte Neuwagen in Deutschland ist ein Geländewagen, PS-reiche Spritfresser gehen weg wie warme Semmeln, ein Tempolimit ist tabu. Wie scheinheilig ist das denn?



Jetzt sind alle entrüstet über Volkswagen. Elf Millionen Dieselfahrzeuge täuschen einen sauberen Auspuff vor. Und diese von dem Vorzeigekonzern eingefädelte Sauerei soll ihm und der gesamten Autoindustrie gleich das Genick brechen.

Betrachten wir es doch einmal entspannt. Niemand ist direkt zu Schaden gekommen, es haben ja nicht elfmillionenmal die Bremsen versagt, es sind auch keine Motoren explodiert. VW baut nach wie vor passable Fahrzeuge. Genau deshalb entschieden sich die Käufer dafür und nicht, weil sie lediglich die Stickoxid-Emissionen verglichen und dann blind ein Auto aus Wolfsburg geordert haben.

Natürlich darf sich eine Firma solchen Taschenspielertricks nicht leisten. Aber warum tut sie das? Weil wir blöden Kraftfahrer nur zu gerne auf ihr Marketing hereinfliegen. Spritsparen und ein sauberer Auspuff, ja gerne. Aber es geht uns doch zunächst mal



um Performance, um Leistung, um PS unter der Haube, um Höchstgeschwindigkeit und eine Menüsteuerung für die vielen komfortablen Stellmotoren. Das bedeutet, der Verstoß gegen ethische Prinzipien beginnt nicht damit, getürkte Abgaswerte herzustellen, sondern mit der Produktion der falschen Fahrzeuge. Bei einem Auto mit 50 PS für 130 Spitze und einem Spritverbrauch unter zwei Litern wäre Abgas kein Thema. Aber wollen wir das? Selbst schuld. Wir sind ja nicht einmal bereit, so vernünftig zu fahren, dass wir den Bedingungen auf dem Rollenprüfstand nahe kommen – was sofort zu geringeren Emissionen führen würde. Und was soll das jetzt, mit einem Millionenaufwand die Autos zurückzurufen und die betrügerische Software auszutauschen? Werden sie davon sauberer oder sicherer? Nein, sie zeigen beim Test nur den tatsächlichen Giftausstoß an. Den kennen wir doch inzwischen.

Allerdings nehmen wir etwas anderes aus dieser Autokrise mit. Gerade haben sich die großen Hersteller mit ihren selbststeuernden Wagen wichtig gemacht und die Frage aufgegeben, ob ihre Autos künftig mit einer hinzugekauften Software ausgestattet werden oder ob die Rechner so wichtig sind, dass die Fahrzeuge nur noch als Nebenprodukt gelten und gleich in Silicon Valley vom Band laufen können. Egal. Wenn ein Auto durch das Zusammenspiel von Navi, ABS- und den Bewegungsmeldern für Airback und Einparken erkennt, ob es gerade einem Abgastest unterzogen wird, dann dürfen wir uns auf eine ganz neue Fahrkultur gefasst machen. Dann lenkt uns künftig die intelligente Steuerung an den Geschäften vorbei, die dafür bezahlt haben. Wie bei Amazon, Facebook und Google. Von jedem Fahrer wird ein Profil der Verführbarkeit ermittelt, damit er bei der Ankunft die richtigen Produkte in seinem Computer angeboten findet: Sonnenbrille, Verdauungspillen, CDs, Kondome.

Hat der bordeigene Rechner gerade herausgefunden.

Also, was lehrt uns Volkswagen? Sein Auto möglichst wenig bewegen, es nie putzen, langsam fahren und mit ihm alt werden. Es kommt nichts Besseres nach. „Fortschritt ist Erinnerung“, behauptet Hans Kollhoff. Bei der Architektur ist das strittig, beim Auto Überlebenstechnik.



Zu billiger Sprit, vermeintlicher Fortschritt und Dreckschleudern der Extra-Klasse: Am besten das Auto stehen lassen.
(Bilder: Wolfgang Bachmann)