



Abgas und kein Ende – Ein Zwischenruf

Der Autofahrer wurde betrogen, Milliardenschäden sind entstanden, die Gesundheit unserer Bewohner in den Innenstädten ist massiv gefährdet, das Elektrofahrzeug muss kommen – all dies sind nur wenige Schlagwörter, die uns momentan täglich erreichen und die im Übrigen begierig von der Presse aufgegriffen werden.

Sogenannte Autoprofessoren werfen sich geschickt vor jede Kamera und der Lordsiegelbewahrer der deutschen Umwelt – vertreten durch die Deutsche Umwelthilfe und diese wiederum vertreten durch den Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch – kämpfen für eine dieselfreie – oder sagt man besser autofreie? – Zukunft.

Öffentlichkeitswirksam eilt Jürgen Resch von Gerichtstermin zu Gerichtstermin mit einem Ökofahrzeug einer japanischen Marke und so vermischt sich bei dem unbefangenen Verbraucher die nüchterne Wirklichkeit mit mancher Halbwahrheit.

Eine unbestreitbare Tatsache ist es, dass im Volkswagen-Konzern eine Prüfstandssoftware verbaut wurde, die aus heutiger Sicht durch das Kraftfahrtbundesamt als unzuverlässig angesehen wird. Der Volkswagen-Konzern hat sich in der Folge mit dem Kraftfahrtbundesamt darauf verständigt, Maßnahmen durchzuführen, die die verbaute Software vorschriftenkonform macht.

Schon aus diesem einfachen Sachverhalt wird abgeleitet, dass die Volkswagen-Fahrzeuge sämtlich umweltschädlich wären, und vor allen Dingen wird der Eindruck erweckt, dass die durchgeführten Maßnahmen wirkungslos seien, weil im praktischen Fahrbetrieb die Abgasausstöße nicht den Messungen auf dem Prüfstand entsprechen würden.

Für die Prüfstandsvorschriften sind allerdings nicht die Automobilhersteller verantwortlich, sondern man hat sich europaweit auf bestimmte Messverfahren verständigt, die nur in einem labormäßigen Verfahren durchzuführen sind. Es bestand in der Vergangenheit und es besteht auch heute kein Zweifel, dass die Messungen im praktischen Fahrbetrieb deutlich von den Labormessungen abweichen. Dies ist im Übrigen systemimmanent, da auch die im Prüfstandsverfahren ermittelten Durchschnittsverbräuche nicht den Durchschnittsverbräuchen entsprechen, die im praktischen Fahrbetrieb erzielt werden.

Es mag durchaus sein, dass die Prüfstandsverfahren zu überarbeiten sind, aber es muss dann eben auch darauf hingewiesen werden, dass neue Verfahren erst entwickelt werden müssen und diese Verfahren nur dann Bestand haben können, wenn sie zu einer objektiven Vergleichbarkeit aller Messungen geeignet sind.

Natürlich stellen die Stickoxydbelastungen bei Dieselfahrzeugen auch eine Umweltbelastung dar und natürlich kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch die Gesundheit unter bestimmten Voraussetzungen beeinträchtigt werden kann.

für Autofahrer, Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

Die Nutzung eines Flugzeugs ist genauso eine Umweltbelastung wie die Nutzung eines Kraftfahrzeugs. Die moderne Industriegesellschaft befindet sich immer in einem schwierigen Abwägungsprozess zwischen technischem Fortschritt, technisch Machbaren und Belastungen für die Umwelt und die Gesundheit. Ein völlig umweltneutrales Verhalten kann es in unserer modernen Gesellschaft nicht geben. Es ist vielmehr unsere Aufgabe, einen gesunden Abwägungsprozess zu finden.

Hier wäre etwas mehr Ehrlichkeit durchaus hilfreich.

Um Ressourcen zu schonen und im Übrigen auch Kosten zu senken, war jahrzehntelang der Dieselantrieb das Gebot der Stunde. Während noch in den 70er Jahren ein Kleinwagen im Durchschnitt 12 l auf 100 km verbrauchte, konnten die Verbrauchswerte in den letzten Jahrzehnten dank moderner Dieselmotoren nahezu halbiert werden.

Wie sähe unsere ökologische Bilanz aus, wenn es diesen Fortschritt nicht gegeben hätte? Ganz abgesehen davon, dass die Benzinmotoren in den letzten Jahren auch deshalb so große Verbrauchsfortschritte erzielen konnten, weil man wettbewerbsfähig mit der Dieselmotoren sein wollte.

Mit Strafzahlungen gegen den VW-Konzern bedrohen die USA die Existenz des weltgrößten Automobilproduzenten, schonen aber gleichzeitig die heimische Automobilindustrie, die nach wie vor ihr Heil in benzinbetriebenen 6- oder 8-Zylinder-Pickups sieht, die mit Treibstoff betrieben werden, der im Wege des besonders umweltfeindlichen Frackings gewonnen wird.

Die gesamte Versorgung eines Kontinents und insbesondere die Versorgung Deutschlands ohne einen leistungsfähigen Gütertransport durch dieselmotorenbetriebene Nutzfahrzeuge wäre ökologisch und umwelttechnisch neutral nicht darstellbar, wenn die Versorgung mit Lastkraftwagen nicht möglich wäre.

Massive Gewichtsreduzierung im Kraftfahrzeugbau schonen wertvolle Ressourcen. Zugleich wurden in den letzten Jahrzehnten Fahrzeuge entwickelt, die helfen, die Zahl der Verkehrstoten massiv zu reduzieren.

Starben in den 70er Jahren bei nur 15 Mio. zugelassenen Pkw noch 20.000 Menschen, sterben heute bei 45 Mio. Pkw nur noch 3.000 Menschen.

Dass dies überhaupt eintreten konnte, ist der Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugs zu verdanken, das im Übrigen nirgendwo technologisch so weiterentwickelt wurde wie in Deutschland.

Wir leisten uns in Deutschland Mobilität durch Kraftfahrzeuge und diese Art der Mobilität ist für unser Gemeinwesen überlebensnotwendig.

Die Hälfte der älter werdenden Bevölkerung wohnt nicht in Großstädten mit ausgebauten Fahrradwegen, U- und S-Bahnen, sondern auf dem Land, wo oft der



für Autofahrer, Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

nächste Arzt oder das nächste Lebensmittelgeschäft nur mit dem Pkw erreicht werden kann.

Diese notwendige Mobilität durch Kraftfahrzeuge belastet zweifelsfrei die Umwelt. Wir haben uns entschieden, diese Belastungen zu minimieren, aber gleichwohl in Kauf zu nehmen.

Bleifreier Kraftstoff, Katalysatoren und vieles andere mehr wurden eingeführt, um diese Mobilität zu erhalten. Die Alternative zu dieser Mobilität wäre die Zerstörung unserer sozialen Infrastruktur, ohne dass damit sichergestellt wäre, dass die Umweltbelastungen nicht aufgrund anderer Entwicklungen noch gravierender wären.

Mit welcher Arroganz stellen sich heute einige der oben erwähnten Vertreter oder einige Politiker hin und verkünden die Notwendigkeit eines Wechsels zu Fahrrädern.

Fahrradstraßenbeauftragte werden in Szene gesetzt, da schließlich die Möglichkeit besteht, 25 % des Individualverkehrs auf dem Zweirad zurückzulegen. Auf der Strecke bleiben die, für die das Fahrrad keine Alternative ist, die man dann im Übrigen gern im Stau stehen lässt, um anschließend darauf hinzuweisen, dass der viel zu dichte Pkw-Verkehr eine enorme Umweltbelastung darstellt.

Die Umweltbelastung auf den Autobahnen rund um Köln aufgrund fehlender Instandsetzung der Autobahnen und Brücken dürfte ungleich höher sein als die Belastung durch Dieselfahrzeuge in der Kölner Innenstadt.

Wer jedoch Milliarden für den Ausbau unserer Straßeninfrastruktur fordert, muss sich auf einmal verteidigen. Akzeptanz tritt erst ein, wenn die Milliarden für den Ausbau von Fahrradwegen eingesetzt werden sollen.

Wenn überhaupt, wird von unseren Ökorichtern nur noch das Elektromobil akzeptiert – verbunden mit der besonderen Fähigkeit, die tatsächliche Umweltbilanz eines Elektrofahrzeugs auszublenden.

Die Rohstoffe für die Batterien werden überwiegend entweder in Südamerika mit einer unglaublichen Umweltbelastung abgebaut, die aber glücklicherweise nicht hier eintritt, sondern nur bei den Ureinwohnern Südamerikas, für die man sich natürlich dadurch einsetzen kann, dass man fair angebauten Kaffee trinkt.

Die Endlagerung der Millionen Batterien ist nicht geklärt und der Strom, der in Deutschland aus der Steckdose kommt, kommt überwiegend aus fossilen Energiequellen und belastet damit letztlich die Umweltbilanz nicht anders als der dieselbetriebene Pkw.

In der Öffentlichkeit macht es sich natürlich gut, wenn das Fahrzeug vor der Garage stehend an einer Schnellladesäule hängt. Es muss ja keiner wissen, dass der großvolumige SUV mit Diesel in der klimatisierten Garage steht.



für Autofahrer, Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

Die Automobilhersteller können in Anbetracht des medialen Drucks gar nicht mehr anders, als zu erklären, dass sie nun in die Elektromobilitäts-offensive einsteigen, obwohl sie alle wissen, dass unter den jetzigen Gegebenheiten dieser Weg keine Lösung darstellen wird. Das angebliche Erfolgsmodell Tesla produziert Milliardenverluste, aber natürlich ist es für das ökologische Gewissen wichtig, 100.000,00 € auszugeben, aber dafür kann man dann ja auch elektrisch fahren.

Die Stilblüten der Elektromobilität erklimmen wunderliche Höhen:

So schafft es der Porsche Panamera Hybrid doch tatsächlich, bis max. 40 km vollelektrisch unterwegs zu sein, was zu einem DIN-Verbrauch von weniger als 5 l führt. Niemand wundert sich über den realen Verbrauch im privaten Fahrbetrieb von 15 l bis 20 l – Hauptsache Hybrid.

Der E-Golf-Fahrer freut sich, wenn er im Winter 250 km mit Heizung und reduzierter Leistung erreicht und in den Wohnanlagen unserer Großstädte sieht man bereits einen gigantischen Absatzmarkt für überlange Stromkabel, um die auf den Parkplätzen energielosen Fahrzeuge mit Strom befüllen zu können.

Mobilität hat zweifelsfrei einen Preis – auch einen Preis durch Belastung unserer Umwelt.

Kaum ein Bereich hat jedoch so viel für eine Verringerung der Belastung getan wie die Automobilindustrie durch ressourcenfreundliche Produktion, durch umweltgerechte Fahrzeuglackierungen und vor allen Dingen durch die Reduzierung der Verbräuche.

Wenn man auf diesem Weg weitergehen würde, wäre eine weitere signifikante Entlastung der Umwelt bei hoher Mobilität zu erreichen.

Was derzeit offenbar aus ideologischen Gründen passiert, wird zu gegenteiligen Entwicklungen führen und möglicherweise in letzter Konsequenz den sozialen Frieden in unserer Gesellschaft gefährden. Das Automobil eignet sich eben in besonderer Weise für die Öko-Ideologen.

Wenn fünf Kreuzfahrtschiffe schwerölverbrennend in der Lagune von Venedig liegen, regt dies offenbar weniger auf, als ein Golf TDI mit einem Verbrauch von 5 l auf 100 km. Vielleicht liegt es ja auch daran, dass die, die sich am lautesten über das Umweltverhalten eines Pkw beschweren, sich auf genau den Kreuzfahrtschiffen befinden, denen man allerdings nicht ansieht, welche Umweltbelastung sie auslösen.

Nicht zuletzt auch durch das zugegebenermaßen ungeschickte Verhalten einiger Automobilproduzenten scheinen nun die Oberwasser zu bekommen, die schon in den 60er Jahren das Automobil aus ganz anderen Gründen bekämpften.

Die Tatsache, dass Automobilkonzerne über die Frage des Umganges mit diesen Fragestellungen gemeinsam Gespräche führen, erweckt natürlich den Verdacht einer kartellrechtswidrigen Absprache und ist letztlich nur Öl auf die Mühlen derer, denen



für Autofahrer, Kfz-Reparaturbetriebe, Kfz-Sachverständige und Rechtsanwälte

die Schlüsselindustrie Deutschlands, die Mobilität und der Pkw ein Dorn im Auge sind.

Keiner stellt die Frage, wie vor einigen Jahren die Reaktionen der Presse gewesen wären, wenn der ökologisch sinnvolle Harnstofffilter nicht nach 15.000 km hätte befüllt werden müssen, sondern bereits nach 1.000 km oder in Verbindung mit jeder Tankfüllung.

Die neue Technik wäre als nicht praxistgerecht verdammt worden. Diese Einschätzung entschuldigt nicht das unglückliche Verhalten der Hersteller, sondern zeigt nur auf, dass sich vieles erklären lässt, weil wir alle von der öffentlichen Meinung getrieben werden.

Sehr schnell ist man mit dem Vorwurf bei der Hand, es hätte nicht nur Absprachen gegeben, sondern diese Absprachen hätten zu einem Schaden in Milliardenhöhe geführt. Keiner beantwortet dagegen die Frage, wo denn konkret ein finanzieller Schaden für einen Käufer eingetreten sein könnte.

Im Übrigen wird auch ganz bewusst unterschlagen, dass so gut wie kein Käufer eines Dieselfahrzeugs die Kaufentscheidung aufgrund der NOX-Angaben im Prospekt getroffen hat.

Es ist an der Zeit, die Thematik wieder nüchtern und unter Abwägung aller Vor- und Nachteile zu erörtern und vielleicht denkt doch gelegentlich jemand darüber nach, welche technischen Entwicklungen im Interesse der Umwelt hätten finanziert werden können, wenn es statt der Milliardenzahlungen an den amerikanischen Staat zu Investitionen für die Umwelt gekommen wäre.

Elmar Fuchs