

Diesel - Dieselfahrverbote - Dieselskandal

Einige Gedanken, Überlegungen und Hintergründe zu einem rußigen Thema. Stand: 10/2017

Das Thema Dieselabgase beschäftigt die Autofahrernation inzwischen schon rund 20 Jahre. Dabei fällt einem auf, dass sich bestimmte Vorgehensweisen zu wiederholen scheinen. Ins Sommerloch 2017 passten die Aktivitäten der sogenannten Umwelthilfe offensichtlich genau hinein, wie in ein Puzzle, dem noch genau dieser Ausschnitt fehlt. Alle Medien und viele Politiker stürzten sich auf die Sache mit einer plötzlichen Hektik, als gelte es, Dinge innerhalb von Tagen zu regeln, die man zuvor in Jahrzehnten nicht auf die Reihe gekriegt hat.

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge

Man sollte hier mal voranstellen, um was es bei diesen angedachten Fahrverboten wirklich geht. In den meisten Medien wird es ständig so dargestellt, dass man glauben könnte, dass in fast allen Orten bald keine Dieselaautos mehr fahren dürften. Fakt wäre jedoch, dass nur bestimmte Bereiche vornehmlich einiger Großstädte dann für Dieselfahrzeuge tabu wären. Selbst bezogen auf die betroffenen Städte wären von den Fahrverboten prozentual bestenfalls 5 % des Stadtbereichs mit einem solchen Fahrverbot belegt. Natürlich trotzdem schlecht, weil darunter oft Straßenabschnitte sind, die nun mal zum Durchqueren der jeweiligen Stadt oder zum Erreichen anderer Ziele durchfahren werden müssen. Trotzdem heisst es, kühlen Kopf zu bewahren, denn die weitaus meisten Autofahrer mit einem Diesel wären auch mit diesem Fahrverbot überhaupt nicht davon betroffen, weil sie in diesen Bereichen ohnehin nie verkehren. Hier wird eine Panik geschürt, der im Wesentlichen für die meisten Leute gar kein Zwang zum Handeln zugrunde liegt.

Ergänzung: Inzwischen hat man an manchen Orten, z.B. Hamburg, für bestimmte Straßenzüge bzw. Teilbereiche davon, Dieselfahrverbote für Fahrzeuge, die eine schlechtere Abgasnorm als Euro 6 haben, verfügt. Auch das ist in der tatsächlichen Wirkung wieder typisch für die begrenzte Denkweise der Ökoaktivisten, die sich damit selbst beweihräuchern und den Leuten glauben machen wollen, dass damit etwas Positives erreicht worden sei. Das krasse Gegenteil ist der Fall und wenn die Verantwortlichen von 12 bis Mittag denken könnten, hätten sie das selbst erkannt. Fakt ist, die Autos, die dann dort nicht mehr lang fahren dürfen, sind damit ja nicht weg, sie werden eben einen Umweg fahren, z.B. eine etwas entfernt liegende Parallelstraße. So stoßen sie ihre Abgase eben dort aus, was das Problem nur ein paar hundert Meter weiter verlagert. Damit aber nicht genug, weil es eben ein Umweg ist, fahren sie ja noch eine entsprechend längere Strecke, also wird auch insgesamt sogar mehr an Schadstoffen ausgestossen, als wie zuvor, weil die Motoren durch den zeitraubenden Umweg nun vielleicht 45 Minuten anstatt 30 Minuten in Betrieb sind. Eine typische Milchmädchenrechnung nennt man sowas, aber auch typisch für den stark eingeschränkten Denkhorizont der selbst ernannten Umweltspezialisten. Sicher mag man zugestehen, dass sich an den fest installierten Meßstellen nun vielleicht die Meßwerte geringfügig verbessern, aber selbst dass ist noch nicht wirklich erwiesen. Somit führt dieser blinde Aktionismus nur dazu, dass man die Meßwerte damit etwas schön und wenn das dann so vielleicht gelingt, sind wieder alle zufrieden und klopfen sich für das Geleistete noch gegenseitig auf die Schultern. Wenn es aber nur um die Meßwerte geht, hätte man das auch einfacher haben können, in dem man über die Ansaugöffnungen der Meßapparate eine Plastiktüte stülpt. Das wäre für die Umwelt sogar besser gewesen, da in der Folge davon keiner Umwege hätte fahren müssen, also auch die Dieselmotoren nicht sogar länger als vorher in Betrieb genommen hätte.

Die deutsche Umwelthilfe scheint sich hier zum angeblichen Anwalt der Umwelt aufzuspielen und wieder einmal mehr das in Deutschland von den Grünen her schon bekannte und immer weiter verbreitete Funktionsprinzip der Öko - Diktatur anzuwenden. Würde es ebendieser Umwelthilfe wirklich nur um die Schadstoffbelastung der Bürger gehen, dann müsste sie allerdings mit der gleichen Vehemenz das sofortige Verbot jeglicher Heizungsart mit Holz / Festbrennstoffen einfordern. Wenn man heutzutage in der kalten Jahreszeit die Fenster öffnet, dann bekommt man an den meisten Orten keine Luft mehr und Atemnot, aber nicht etwa, weil es nach Dieselabgasen stinkt, sondern weil die ganze Luft dicht vom ekligen, lungenverstopfenden Mief der vielen angeblich so chicken Heizkamine und ähnlichen Anwandlungen von "heimeligem" Rückschritt in der Heiztechnik ist. Ein normales Atmen ist vielerorts im Winter deswegen schon gar nicht mehr möglich. Solch ein rückschrittlicher Mist aus vergangenen Jahrhunderten gehörte dann schon längst unter hohen Strafen verboten, zumal mindestens 40 % der Ofen- und Heizkaminbesitzer diese zeitweilig auch gerne dazu nutzen, um darin Abfälle, sogar aus Kunststoff, zu verbrennen. Das riecht man in der kalten Jahreszeit an allen Ecken und Enden in fast jedem Ort, wenn wieder dieser stechende Geruch von verbranntem Plastik in der Luft wabert. Aber in dieser Sache tut sich seit Jahrzehnten gar nichts, zu diesem Thema verfallen Politiker schnell in eine Lethargie. Die Betreiber von Heizungen werden jährlich mit kostenpflichtigen Messungen durch den Schornsteinfeger malträtiert, während man bei den Heizkaminen und Öfen einer dreckigen und veralteten Heiztechnik weit die Tore öffnet, die sich fernab von jeglichen Umweltstandards abspielt. Viele Anwender dieser Primitiv - Heiztechnik beruhigen sich selbst nach wie vor mit dem längst widerlegten Märchen - Argument von nachwachsenden Rohstoffen. Doch dazu haben wir an anderer Stelle schon vor etlichen Jahren die tatsächlichen Fakten erläutert. Wer sich für diese Thematik näher interessiert, kann das auf der Seite Aktuell / Heizen aus dem Jahre 2010 nachlesen. In der offiziellen Politikerdarstellung hat meist an jedem Dreck, der erzeugt wird, immer nur das Auto, bzw. die Fahrer die Schuld, weil sie eine erstklassige Melkkuh

abgeben, die man mit allen möglichen Umwelt - Argumenten immer schön zur Kasse bitten kann oder auch als Triebfeder für neuen Autoumsatz nutzen kann, damit sie neuere, angeblich wesentlich schadstoffärmere Autos brauchen.

Verschrottungsprämien

An Hirnrissigkeit kaum zu überbieten sind wieder neue Aktionen, wie wir sie schon etwa um das Jahr 2010 schon mal hatten, wo mit sogenannten Abwrack- oder Verschrottungsprämien Autofahrer dazu angeregt werden sollen, sich ein neues, schadstoffärmeres Auto zu kaufen und zugleich den alten Stinker verschrotten zu lassen. Dabei sind diese "alten Stinker" oftmals noch gar nicht so alt und haben noch nicht mal die Hälfte ihrer normalen Lebensdauer erreicht. Da werden immense Werte vernichtet, nur damit sich die Politik auf einen selbstgemachten, blinden Aktionismus berufen kann, mit dem sie sich ihr Deckmäntelchen bastelt, viel für die Umwelt getan zu haben. Zugleich wird die Autoproduktion und der Autohandel damit angeregt, was natürlich insgeheim auch als Vorteil anzusehen ist. Das ist jedoch genau so eine Milchmädchenrechnung a' la Politik, wie wir sie aus vielen Bereichen kennen, wo Sachkundige ihr Halbwissen dazu nutzen, um angebliche Verbesserungen durchzusetzen. Wenn man in diese Rechnung mit einbezieht, was zur Produktion der Neuwagen alles an Umweltreck und anderen Umweltschädigungen erzeugt wird, dann hat man der Umwelt mit dem geringeren Schadstoffausstoß des Neuwagens einen Bärendienst erwiesen. Bei dessen Produktion wurde nämlich ein Vielfaches an Dreck erzeugt, nur auf anderen Ebenen, da wäre es für die Umwelt unter dem Strich besser und milder gewesen, wenn man den alten Diesel noch 25 Jahre weiter gefahren hätte. Diese hirnlose Vernichtung von Werten zeigt bei genauer Betrachtung sehr schön, dass wir es hier mit einem reinen Luxusproblem zu tun haben. Eine Nation, die offensichtlich keine anderen Probleme mehr hat, die sie für wichtiger erachtet, schafft sich so mit ständigen Umweltquängereien neue weltbewegende Probleme selbst. Man mag sich nur vage vorstellen können, wie das auf die Menschen in anderen Ländern wirken mag, die täglich an ihrer Existenzgrenze leben.

Nur als Anmerkung: dass mit diesen Verschrottungsprämien viele durchaus noch relativ junge Autos abgewrackt werden, die teils in sehr gutem Zustand sind, bestätigte mir neulich sowohl ein Schrotthändler, in Feindeutsch Verwerter, als wie auch der Bekannte von mir, der in Stuttgart eine Autowerkstatt betreibt. Da wurde bei dem Schrotthändler beispielsweise alleine an einem Tag u.a. folgende noch relativ junge Fahrzeuge abgeliefert: 1) VW - Touran, 2,0 TDi, Baujahr 2009, 140 PS, Euro 4, mit gerade mal 71.000 km auf dem Tacho; Zustand sehr gut, kein Rost, keine Kratzer, keine Beulen. 2) VW - Passat - Kombi, 2,0 TDi, Baujahr 2010, 170 PS, Euro 4, 116.000 km - was auch nicht wirklich viel ist, Zustand sehr gut. 3) Ford - Mondeo, 2,2 TDCi, Baujahr 2009, 140 PS, Euro 4, mit 125.000 km, Zustand recht gut. 4) Renault Laguna, 2,2 Di, Baujahr 2010, 160 PS, Euro 4, mit 94.000 km. Das sind nur einige Beispiele. Autos, die im Normalfall vom aktuellen Zustand her locker noch rund 10 Jahre gut ihren Dienst getan hätten. Auch wenn die Besitzer dafür eine Abwrackprämie kassieren und die Schrotthändler zweifellos gut an den Teilen verdienen, so ist es dennoch eine von Dekadenz und Überfluss geprägte Wertevernichtung, die nur aufzeigt, wie krank diese Gesellschaft inzwischen geworden ist.

Schadstoffe

Zuweilen versucht man den Teufel mit dem Belzebug auszutreiben. Die Stickoxyde sind das große Manko beim Diesel und indirekt der Feinstaub, dem diese Stickoxyde anhaften. Würde man nun hingehen, und fast alle Diesel - PKW durch Benziner ersetzen, dann hätte man aber sofort ein anderes Problem: die CO² - Belastung würde drastisch ansteigen. Das selbst gesteckte Klimaziel rückt dann in weite, schier unerreichbare Ferne. Ein Benziner verbraucht auch heute noch deutlich mehr Kraftstoff, um die gleiche Leistung zu erzeugen, als ein Diesel. Der Verbrauchsunterschied ist gegenüber dem Stand von vor 20 oder gar 40 Jahren bei modernen Benzinern zwar deutlich geringer geworden, aber immer noch recht groß. Der CO² - Ausstoß eines Benziners liegt, wie man mehrfach hörte, um etwa 40 - 60 % höher, als der eines Diesels. Wer also dazu aufruft, Diesel wieder verstärkt durch Benziner zu ersetzen, der bastelt damit gleich am nächsten Problem, was dann vielleicht in einiger Zeit zur Folge hätte, dass Verschrottungsprämien für Benziner ausgelobt werden, da man ansonsten die Klimaziele niemals erreichen würde. Man hat also die Wahl zwischen Pest und Cholera, aber nicht zwischen krank und gesund. Elektroautos wären eine Lösung, aber für die meisten Bürger wohl nur dann, wenn a) die Reichweiten deutlich erhöht würden und b) die Anschaffungspreise in den gleichen Bereich von Diesel- oder Benzin - Autos kämen. Das schließt nicht aus, dass es für manche Nutzer auch heute schon das ideale Auto sein könnte, wenn z.B. jemand nur relativ kurze Strecken von zu Haus und wieder retour fährt, wo er dann in der heimischen Garage den Wagen gleich wieder aufladen kann. Es gibt ja durchaus Leute, die ein solches Nutzerprofil haben, wenn die dann noch dazu bereit wären, die heutigen Preise für so wenig Gegenleistung zu zahlen, könnte das klappen. Viele werden es nicht sein! Unter den Voraussetzungen kann man sicher nicht erwarten, dass derartige Heerscharen in Kürze auf Elektroautos umsteigen, dass sie eine merkliche Verbesserung der Schadstoffsituation auslösen würden.

Eine Milliarde für Augenwischerei

Nun ruft man Finanzhilfen in einer Gesamthöhe von rund einer Milliarde Euro für Kommunen usw. aus, die diesen ermöglichen sollen, die Busflotten sowie die kommunalen Fahrzeuge, zB. die Kleinlasten von den sogenannten

Gemeindearbeitern, die Räumfahrzeuge für den Winterdienst usw. entweder mit aufwendigen AdBlue - Harnstoffsystemen zur Abgasreinigung nachzurüsten oder am besten gleich die gesamte Fahrzeugflotte gegen nagelneue Gefährte mit diesen Systemen auszutauschen. Angeblicher Hintergedanke dabei wäre, dass man vorgibt, nur mit dieser Maßnahme den Schadstoffausstoß so weit abzusenken, dass man die Grenzwerte dadurch deutlich unterschreitet und somit Fahrverbote umgeht. Hat sich vielleicht wirklich jemals jemand von diesen Politikern, die das anleiern, wissenschaftlich fundiert damit beschäftigt, welchen Anteil die Abgase dieser Fahrzeuge am Gesamtaufkommen des Stickoxydaufkommens haben? Nach unseren Beobachtungen macht die Zahl solcher Fahrzeuge am Gesamtanteil kaum 1 % aus, so wäre es wohl einmal mehr eine erneute Milchmädchenrechnung darauf zu hoffen, dass dies zu einer wirklich messbaren Verbesserung der Situation führen würde. Der Sinn dieser Finanzhilfen ist in Wahrheit ein anderer und durchaus verständlich. Würden die Dieselfahrverbote nämlich so umgesetzt, wie von den Öko - Diktatoren gefordert, dann käme der busgestützte öffentliche Personennahverkehr in fast allen größeren Städten in den Kernbereichen total zum Erliegen, da die meisten Linienbusse heute diese AdBlue - Technologie der jüngsten Generation noch nicht eingebaut haben. Ebenso sind die meisten Kommunalfahrzeuge ganz normale Dieselsonen, die meistens bestenfalls der Euro 4 - Norm gerecht werden. Das hieße in den Stadtbereichen, die von einem Fahrverbot für Diesel betroffen wären, das Aus für jegliche kommunalen Arbeiten, wenn man es genau betrachtet. Die Müllbehälter würden ins Endlose überlaufen, im Winter gäbe es keinen Streudienst, wenn man es mit dem obligatorischen Bierernst der Ökojunkies betrachtet, dürfte selbst die Feuerwehr in den Bereichen keine Brände mehr löschen fahren, die meisten Fahrzeuge der Rettungsdienste hätten ebenso "Stadtverbot" und viele Polizeifahrzeuge wären genauso davon betroffen. - Ein wahres Chaos würde ausbrechen, wenn man diese Regeln tatsächlich ganz starr verfolgen würde. Nach außen hin wird dieser Vorschlag als der große Clou verkauft, in seiner Wirkung dürfte er unterdessen dem berühmten Tropfen auf den heißen Stein entsprechen.

Öffentlichen Nahverkehr ausbauen

Andere Pläne, die ebenfalls keineswegs neu sind, sondern in ähnlicher Form bereits vor über 20 Jahren an verschiedenen Orten aufgetischt wurden, beruhen auf der Idee, den öffentlichen Nahverkehr derart umfangreich auszubauen, dass in den Städten alle Dieselfahrer auf den ÖPNV umsteigen können und somit beide Seiten aus dem Schneider wären. Ohne Dieselfahrer keine Stickoxyde aus Dieselfahrzeugen mehr in den Städten und die Dieselfahrer kämen trotzdem an ihr Ziel, sogar ohne die Anschaffung eines neuen Autos. Dabei gehen manche Pläne davon aus, dass man die Dieselfahrer mit ihren Autos bis zu großen, kostenlosen Parkplätzen an den Stadträndern leitet, von wo sie mit einem gut ausgebauten ÖPNV - Netz in die kritischen Innenstadtbereiche weiter befördert werden. Andere Pläne sehen eher vor, dass die Dieselfahrer ganz auf die Anfahrt mit ihrem Auto verzichten und dass der ÖPNV bis weit vor die Städte, zu fast allen Außenorten im 100 km - Umkreis, bestens ausgebaut wird, so dass theoretisch die Abgasreduzierung damit optimal wäre. Diese Überlegungen scheitern in der Regel aber schon daran, dass die Betroffenen am Ende nicht mitspielen. Wären die Autofahrer mit einer solchen Idee zufrieden, würden sie schon heute mit dem ÖPNV anreisen und nicht mit ihrem eigenen Wagen.

Panikmache

Ähnlich wie bei den Abwrackprämien vor etlichen Jahren, schürt man in der Öffentlichkeit mit diesem ganzen Gehabe eine riesige Panik unter den Dieselfahrern. Viele lassen sich davon verrückt machen und eilen zum nächsten Autohaus, um in ihrer Panik möglichst schnell ihren alten Diesel los zu werden und sich einen Benziner oder zumindest einen neuen, schadstoffärmeren Diesel zu kaufen, obwohl sie bei genauer Betrachtung niemals von diesen ganzen angedachten Maßregelungen betroffen wären. Darunter sind zahlreiche Leute, die sich verrückt machen lassen, obwohl sie zeitlebens nie in eine Großstadt fahren, in deren Zentrum künftige Diesel - Fahrverbote denkbar wären, eben weil sie überhaupt kein Fahrbedürfnis in diese Gegend haben. Die wären auch ansonsten nie im Leben dorthin gefahren, weil sie gar nicht wüssten, was sie dort sollen, aber trotzdem lassen sie sich von diesem zappeligen Irrsinn verrückt machen. Wir finden, die Menschen sollten diese ganze Problematik viel gelassener angehen und zuerst mal logisch bewerten, ob sie selbst in der Praxis überhaupt von einem Diesel - Fahrverbot betroffen wären, weil sie in diese Bereiche hinein müssen. Schätzungsweise rund 85 % aller Fahrer kommen in ihrem ganzen Leben nie in diese Stadtzonen, wo ein Fahrverbot zu erwarten wäre. Selbst diejenigen, die vielleicht einmal pro Jahr in solch eine Zone fahren würden, brauchen sich deshalb nicht verrückt zu machen. Dieses eine mal können sie dann ja in der betroffenen Stadt ihr Auto auf einem Parkplatz kurz vor der gesperrten Zone abstellen und die restlichen 2 km (mehr wird es in keinem einzigen Fall sein) eben mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zufuss zurück legen, das wäre mit Sicherheit billiger und weniger ärgerlich, als sich nur deswegen ein neues Auto zu kaufen. Also für sehr viele Autofahrer lohnt sich diese ganze Aufregung bei genauer Betrachtung gar nicht.

Jetzt einen Diesel kaufen !

Wer sich von all dem Geschwätz und dem blinden Aktionismus nicht ins Bockshorn jagen lässt und schon länger mit dem Gedanken spielte, sich einen Diesel zu kaufen, für den ist jetzt der richtige Zeitpunkt. Natürlich vorausgesetzt, dass er nicht zu der Gruppe von Autofahrern gehört, die häufig in Kernbezirke von Großstädten

fahren müssen, in denen tatsächlich ein Fahrverbot droht. Wie mir mein Bekannter mit der Autowerkstatt in Stuttgart berichtete, sind die Preise für Diesel - PKW im letzten halben Jahr deutlich in den Keller gestürzt. Es hängt allerdings auch etwas von der Marke und vor allem vom genauen Alter ab. Während sehr junge Diesel mit Euro 6 - Norm noch nicht ganz so stark davon betroffen sind und ebenso ganz alte Diesel nicht, weil diese ohnehin schon länger recht preiswert waren, sind bei den besonders interessanten Kandidaten im Altersbereich zwischen etwa 3 und 8 Jahren die Verkaufspreise in dieser Zeit um rund 20 bis 35 % gesunken. Da ist es möglich, einen echten Schnapper zu machen. Wer nun hofft, länger abzuwarten, weil die Preise weiter verfallen, der könnte am Ende enttäuscht werden, da ab dem Unterschreiten einer bestimmten Wertgrenze diese Autos ins Ausland verkauft werden, wo man diese plötzliche, deutsche Dieselpolitik ohnehin nur kopfschüttelnd und breit grinsend mit Unverständnis beäugt. Dieses Phänomen gibt es nämlich nur hier in Deutschland. Es beweist, dass meine alte These auch heute noch gilt, die besagt, dass es im Leben meist günstiger ist, sich antizyklisch zu verhalten, immer das Gegenteil von dem machen, was alle anderen tun, damit bin ich in meinem Leben fast immer gut gefahren. Nun soll das, auf uns bezogen, nicht heißen, dass wir unseren inzwischen heißgeliebten Opel - Combo - Turbodiesel gegen ein neueres Modell eintauschen wollen. Aber derzeit gibts Überlegungen, einen zweiten Wagen anzuschaffen, weil es auch schon mal öfters vorkommt, dass Kayla zeitgleich woanders hinfahren möchte, wenn ich z.B. an unseren außenliegenden Grundstücken bei Malsch oder bei Pirmasens unterwegs bin oder umgekehrt. Dafür würden wir auch wieder einen gebrauchten Diesel kaufen, der nicht älter als ca. 5 Jahre sein sollte. Selten war der Zeitpunkt dafür günstiger. In die engere Wahl käme z.B. hierfür ein Opel - Corsa - Diesel in der Ausführung, wie es ihn bis vor etwa 3 Jahren mit einem 1,7 Liter - Turbomotor mit 131 PS gab. Der leichte Corsa ist damit recht flott unterwegs und bietet zugleich noch viel Fahrspaß bei geringen Unterhaltskosten. Bei den jüngeren Modellen ist der mit dem Motor leider nicht mehr zu haben, weil man den berühmten Schadstoffausstoß der Gesamtflotte an Opel mit dem kleineren Motor leichter einhalten kann, der hat dafür dann aber nur noch 90, 95 oder 100 PS, je nach Ausführung. Wir würden in jedem Fall auch als Zweitwagen ebenfalls einen Diesel kaufen, da wir kein Bedürfnis haben, ausgerechnet in die künftig angedachten "Sperrzonen" zu fahren. Obwohl ich ja eigentlich bis vor etlichen Jahren fast zeitlebens in Stuttgart gewohnt habe und etwa drei mal pro Jahr auch heute noch die 70 km nach Stuttgart fahre, um ein wenig in alten Zeiten zu schwelgen, aber selbst wenn es dort definitiv solche Bereiche mit Dieselfahrverboten geben würde, wäre das für mich kein Grund, keinen Diesel mehr zu kaufen. Dann wird halt auf einem Parkplatz kurz vor der Grenze zu dem Sperrgebiet das Auto abgestellt und der Rest mit anderen Verkehrsmitteln oder zufuss zurück gelegt. Bei drei Besuchen pro Jahr ist das sicher hinnehmbar. Außerdem führen nicht alle meine Besuche in die von Verboten betroffenen Bereiche. Vergleichbar könnten die meisten anderen Autofahrer mit einem Diesel diese Schwierigkeiten ja auch umgehen, ohne sich nur deswegen ein anderes Auto kaufen zu müssen. Das funktioniert natürlich nur in erträglichem Maß, wenn man nur sehr gelegentlich in diese Bereiche fahren will.

Gewinner und Verlierer

Die von künftigen Diesel - Fahrverboten betroffenen Städte werden, falls es wirklich dazu kommt, Gewinner und Verlierer gleichermaßen sein. Gewinner insofern, dass diese Straßenzüge dann vielleicht unter die Schadstoffgrenze gelangen, wodurch für die dortigen Anwohner ein etwas gesünderes Atmen möglich ist. Verlierer deshalb, weil sicher viele der Dieselfahrer, die heute als Kunden in die Geschäfte der Innenstädte fahren, dann diese Städte einfach meiden und nicht mehr dort als Kunden aufschlagen. Genauso handhaben wir das dann auch. Also Umsatzverluste für die Geschäfte in den Stadtkernen wären unweigerlich die Folge. Niemand ist heute mehr gezwungen, seine Waren ausgerechnet in den Innenstadtlagen zu kaufen. Es gibt inzwischen fast flächendeckend, selbst in kleineren Städten, alles was man braucht in Geschäften, die dort in den letzten 20 Jahren entstanden sind und die in Bereichen liegen, die von derartigen Problemen auch künftig nicht betroffen sein werden. Also verlagern sich die Einkaufsorte, was die anderen Orte und Geschäfte freuen wird, da sie so einen weiteren Kundenzulauf erleben. Wenn es ungünstig läuft, führt es sogar zum Ausbluten der Innenstadtlagen mit den bekannten Begleiterscheinungen wie Leerstand von Geschäften und langsamem Niedergang der dortigen Einkaufsmeilen.

Auf der Verliererseite finden wir bei genauer Betrachtung natürlich die Autobesitzer von Diesel - Fahrzeugen, deren Fahrzeugwert durch diese Geschichte doch deutlich geschmälert wurde. Ob der jeweilige Eigner den Wertverlust aber wirklich spürt, das hängt nur vom eigenen Verhalten ab. Wer sich, wie oben beschrieben, von dieser Diskussion verrückt machen läßt und glaubt, dass er sofort handeln muss, indem er seinen alten Diesel durch einen neuen oder einen Benziner ersetzt, der ist in jedem Fall auf der Verliererseite, weil er für den alten Diesel weniger Inzahlungnahme - Geld angerechnet bekommt. Wer sich von dieser ganzen Hysterie nicht anstecken läßt, und seinen Diesel, so, wie eigentlich geplant, noch einige Jährchen weiter fährt, ist im Prinzip von dem ganzen Quatsch auch nicht betroffen. In einigen Jahren wird sich die Diskussion wieder beruhigt und einem anderen Thema zugewandt haben und zudem ist dann das Fahrzeug ohnehin altersbedingt weniger wert, so dass es fast schon egal ist, ob man jetzt noch 1000 Euro oder 900 Euro später dafür angerechnet bekommt. Irgendwann, ab einem bestimmten Alter, verschwimmen die Grenzen des Werts von selbst, zumal die Diesel in hohem Alter meist noch besser laufen, als die Benziner, deren Motor dann meist schon die Segel gestrichen hat, wofür es dann deshalb quasi gar nichts mehr gibt. Kein halbwegs normaler Gebrauchtwagenkunde zahlt für einen Benziner, der beispielsweise 300.000 km gelaufen hat, überhaupt noch etwas, während Diesel in dem Laufleistungsbereich durchaus noch gehandelt werden.

Verlierer ist aber durchaus auch die deutsche Autoindustrie. Wegen der Skandal - Problematik um vorgetäuschte, saubere Abgaswerte, ist das Ansehen weltweit gesunken. Auffallend ist hierbei, wie schön bedeckt sich

ausländische Hersteller im Hintergrund halten und sich durch gekonntes Schweigen irgendwie im stillen Eckchen verstecken. Hätte man nämlich, anstelle von VW, diverse ausländische Marken, egal ob aus Frankreich, Italien, Asien oder sonstwoher so unter die Lupe genommen, wäre dabei mit Sicherheit nichts anderes heraus gekommen. Mein mehrfach zitierter Bekannter, der am Stadtrand von Stuttgart eine große Autowerkstatt für nahezu alle Marken betreibt, sagte nämlich, dass sie aus ihrem Werkstattalltag schon längst wüssten, dass diese anderen Marken im Durchschnitt keinen Millimeter besser dastünden, was die Abgaswerte beträfe. Eher sogar im Gegenteil. Aber VW hatte nun mal das Pech, als erster damit aufzufallen und solange sich alle auf die eingeschossen haben, verstecken sich die anderen ruhig und leise hinter dem Berg der tobenden Medien, die genug damit beschäftigt sind, auf VW einzudreschen. Laut meinem Autobekanntem wäre es sogar so, dass aktuelle Messungen in seiner Werkstatt ergeben hätten, dass heute die Fahrzeuge von VW, Opel, BMW, Audi und Mercedes sogar die saubersten Diesel wären, die es am Markt geben würde, die meisten anderen (bezogen auf die derzeit aktuellen Dieselmotoren) hätten, zumindest in bestimmten Belastungsbereichen, die echten Alltagssituationen entsprechen würden, deutlich schlechtere Abgaswerte. So könnte kurioser Weise gerade dieser Abgasskandal, der die deutschen Hersteller an den Pranger stellt, damit erreichen, dass mehr Leute sich ausländische Dieselmotoren kaufen, die defacto aber noch schlechtere Abgaswerte haben, die jedoch bislang das Glück hatten, nicht damit aufzufallen, einfach weil sie noch nicht genauer getestet wurden. Somit hätten die Auslöser dieses Skandals der Umwelt damit unter dem Strich sogar einen Bärendienst erwiesen.

Schummelsoftware

Mit diesem Begriff wurde insbesondere VW nebst der zugehörigen Tochtermarken Audi, Seat und Skoda in Verbindung gebracht. Besonders in den USA waren die in die Motorsteuerung einprogrammierten Täuschungsfunktionen zuerst aufgefallen. Da hatten vermutlich die US - Autohersteller insgeheim ein kritisches Auge drauf geworfen, weil es ihnen unerklärlich schien, wie diese deutschen Wagen die angeblich sauberen Dieselausgaswerte schafften, während die eigenen Produkte davon meilenweit entfernt waren und vor allem, weil man dort traditionell weiter seine mit Benzin betriebenen Karossen weiter verkaufen möchte. In Europa unterdessen waren bis zu einem bestimmten Grad einprogrammierte Abschalteinrichtungen zulässig, weil ein kalter Motor die Veränderungen der Steuerparameter zur Abgasreinigung nicht so gut verkraftet und dadurch geschädigt werden könnte. Da diese Funktionen ohnehin einprogrammiert waren, konnte man sie auch bei warmem Motor nutzen. Das alles wurde somit in erster Linie VW übelst angelastet, obwohl fast alle Hersteller ähnliche Späße einprogrammiert hatten. Sonst sagt man immer, den letzten beißen die Hunde, hier war es mal umgekehrt. VW war die erste Marke, die mit solchen Schummeltechniken aufgefallen ist und so griffen die "Hunde" hier ausgiebig zu.

Manche Fach - Beobachter aus dem technischen Bereich sehen hierbei allerdings auch durchaus eine gewisse Mitschuld der zuständigen Umweltbehörden, die die Grenzwerte festgesetzt haben. Da wurden von sachkundigen Öko - Gremien Grenzwerte immer weiter herunter geschraubt, ohne danach zu fragen, ob sich diese Grenzwerte mit einem halbwegs vertretbaren Aufwand überhaupt in Serienfahrzeugen umsetzen lassen. So gerieten die Autohersteller in ein Dilemma, entweder baut man technische Lösungen ein, die die Grenzwerte locker wahren oder sogar noch unterschreiten, dann verteuern sich deshalb die Fahrzeuge aber so, dass sie kaum noch gekauft würden oder man programmiert eine intelligente Steuerungssoftware, die eben erkennt, ob sich das Fahrzeug in einer Testsituation befindet und wobei nur dann solch drastische Verschiebungen der Steuerpunkte in der Motorelektronik stattfinden, dass nur dann die geforderten Grenzwerte eingehalten werden. Da die Autobauer nun mal weiter Autos bauen wollten, die sich auch noch verkaufen lassen, weil der Preis in einem für Kunden akzeptablen Bereich liegt, war eigentlich klar, wofür sie sich entscheiden.

Wenn man jetzt ein Auto kaufen würde

Natürlich kann ich nur für uns sprechen, nur für unser Nutzungsprofil, wie man heute so schön sagen würde. Aber niemals zuvor waren die Autokäufer so verunsichert, wie heute. Die Frage, was denn das richtige Automodell bzw. die richtige Antriebsart wäre, heizt die Gemüter auf. Aus unserer Sicht, bezogen auf unsere Lage, würde ich bei dieser Frage keine Sekunde länger überlegen, als vor einigen Jahren. Wir fahren Diesel und wir würden in dem Fall sofort wieder einen Diesel kaufen. Ein Elektroauto wäre zwar auch schön, ist aber für unser stark wechselndes Anforderungsprofil, in dem auch öfters mal längere Strecken enthalten sind, absolut unbrauchbar. Wer hat schon Lust, unterwegs mehrmals nachladen zu müssen? Fahrzeitverlängerungen um mehrere Stunden durch Ladepausen wären die Folge, sofern man überhaupt passende Elektro - Tankstellen findet und man hockt dann irgendwo an einer öden Elektro - Ladesäule herum. Das ist kein zumutbarer Fortschritt, sondern schlicht und ergreifend unbrauchbarer Mist. Solch einen Larifari machen auf Dauer vielleicht einige Freaks mit, denen ihre Weltanschauung über alles geht, aber nicht die Masse der Bevölkerung. Als Zweitwagen wäre ein Elektroauto aber auch für uns interessant, mit dem man dann nur die kürzeren Strecken bis etwa 30 km zurücklegt, und wo man dann nach 60 - 70 km (Hin- und Rückfahrt zusammengerechnet) definitiv wieder in der heimischen Garage ankommt und dann zuhause nachladen kann. Wäre da nicht der im Verhältnis zur Fahrzeugart exorbitante Preis. Wer will schon für einen ansonsten einfachen Kleinwagen über 20.000 Euro ausgeben, wenn entsprechende Diesel oder Benziner die Hälfte kosten? Wir jedenfalls nicht. Ein Benziner käme theoretisch zwar auch infrage, zumal wenn man vorwiegend pro Jahr eher geringe Fahrleistungen hat, aber irgendwie gefällt uns das

Fahrverhalten von einem Diesel besser und zudem kann ich den Benzingeruch nicht vertragen. Von Benzingeruch bekomme ich meistens sehr schnell Kopfschmerzen, von Dieselgeruch, der ja gewiss auch kein Parfüm ist, bekomme ich überhaupt keine Kopfschmerzen, das macht mir gar nichts. Unbedingt in Innenstadtlagen, die vielleicht künftig von Diesel - Fahrverboten betroffen sind, müssen wir auch nicht (siehe unsere Erläuterungen weiter oben), also kann man sagen, dass es für uns keine triftigen Gründe für eine Abkehr vom Diesel gibt. Ein theoretisch künftig denkbarer Wertverlust der Dieselfahrzeuge, ausgelöst von der ganzen Problemdiskussion, tangiert uns ebenfalls überhaupt nicht, denn ich kaufe mir kein Auto, um es kurzfristig wieder zu verkaufen. Wenn ich damit zufrieden bin, soll es so lange gefahren werden, bis wirklich größere Verschleißerscheinungen eintreten und wenn es erst soweit ist, dann gibts ohnehin nicht mehr viel dafür, egal ob Diesel oder Benziner. Viele Leute jagen da immer Phänomenen nach, die es in der Praxis gar nicht gibt.

Fortsetzung folgt.....