

Diesel -Tagung

Verkehrs- und Emissionsthemen gehören nicht zum Kerngeschäft des LNV. Normalerweise beschäftigen wir uns mit dem Schutz von Vögeln und Blumenwiesen, diskutieren über die richtige Forstwirtschaft und Jagd oder reden uns den Mund fusslig gegen den permanenten Landschaftsverbrauch. Dennoch : Natur- und Umweltschutz ist breiter, und wenn wir solche fleißige und kompetente Mitarbeiter wie Herrn Frey haben und so potente Partner wie die Akademie Bad Boll, trauen wir uns auch an das Thema Diesel. Die ausgewogene Würdigung des Themas überlasse ich gerne den Schlussworten – ich liefere zu Beginn eher die zugespitzten Diskussionsimpulse.

In der Presse wurde diese Woche über die Rückrufaktion für VW-Diesel berichtet. Die Wagen kommen in die Werkstatt, es wird eine neue Software aufgespielt, nach einer halben Stunde ist alles gut. Kein höherer Spritverbrauch, kein Leistungsverlust, deutlich geringere Emissionen.

Sollen wir das glauben? Oder ist dies ein Ausdruck des „Postfaktischen Zeitalters“

Ich erinnere mich noch, als vor Jahrzehnten über die steuerliche Privilegierung des Diesels diskutiert wurde. Die seriöse Umweltseite – z.B. das UBA – hat schon damals und seither immer gesagt, diese Privilegierung hätte keine reale Grundlage. Die paar Prozent geringerer Verbrauch – und noch weniger Prozent CO₂-Reduktion – rechtfertigen nicht die Schadstoffnachteile des Diesels. In der Politik wollte das keiner hören. Die deutsche Dieselpolitik war das, was sie auch heute noch ist und was man außerhalb unserer BRD-Grenzen auch weiß: Protektionismus!

Ja, der Diesel hat CO₂-Emissionsvorteile gegenüber dem Benziner – mag sein, es sind 10 %. Denken wir immer daran: Aus einem Liter Dieselkraftstoff entstehen 13 % mehr CO₂ als aus einem Liter Benzin. Vor diesem Hintergrund die Schlagzeile „Klimaretter Diesel“ zu konstruieren, ist ein schlechter Witz. Schon vor 20 Jahren hat Greenpeace mit einem Budget von 1 Mio. DM – Firmen wie Daimler oder Porsche geben jährlich das zügfache allein für „Sounddesign“ aus – aus einem Serienfahrzeug (Renault twingo) ein 3-Liter-Auto konstruiert – auf Benzinbasis wohlgeremt. So sehen „Klimaretter“ aus!

Man bedauert heute, dass Opel damals an GM verkauft wurde und nicht an Greenpeace, was eine reale Überlegung war.

Aber wir wollen den Diesel nicht verteufeln. Man kann ihn sauber bauen. Warum tut man es nicht? Liege ich falsch, wenn ich die Hochtempo- und Beschleunigungsfixierung der Autokäufer und Automacher als eine wichtige Ursache ansehe?

Ein heutiger Diesel-Lkw stößt weniger Schadstoffe aus als ein durchschnittlicher Euro-6-Diesel-Pkw im realen Betrieb. Es geht also.

Viele Dieselkäufer fühlen sich von den Herstellern getäuscht, lamentieren über drohende Fahrverbote und beteuern, doch nur getan zu haben, was politisch gewünscht war. Mein Mitleid hält sich in Grenzen. Wer es wissen wollte, konnte wissen, dass die meisten Diesel nicht sauber sind. Wer sich aus Werbeprospekten statt aus kompetenten neutralen Quellen informiert, soll sich nicht beklagen, wenn er belogen wird.

Im Rahmen der Energiewende soll auch der Verkehr decarbonisiert werden. Wir wissen noch nicht ob das die E-Mobilität sein wird oder Power-to-Gas (also Methan aus regenerativen Energien). Manch andere Länder

(Norwegen, China) sind uns da schon voraus. Spielt dann die Frage „Diesel oder Benziner“ überhaupt noch eine Rolle? Ich will diese Frage offen lassen.

Werfen wir einen Blick auf eine Erfolgsgeschichte der deutschen Verkehrspolitik. Die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr ist in nur zwei Jahrzehnten von etwa 9000 auf etwa 3000 zurückgegangen. Oder umgerechnet: Statt alle sechs Tage stürzt nur noch alle 18 Tage ein Airbus mit 150 Menschen über Deutschland ab. Dennoch ein wichtiger Erfolg. Doch zurück zum Straßenverkehr. Wenn wir ähnlich viel Aufmerksamkeit wie auf die Verkehrssicherheit auf die Fahrzeugemissionen und die Effizienz gerichtet hätten, lägen wir heute nicht bei ca. 20.000 Emissionstoten durch Autoabgase - die allerdings nur schwer individualisierbar sind - und wir hätten das 2-Liter-Auto.

Das ist ein Vorwurf an die Automobilindustrie – aber genauso an viele ihrer Kunden und die Verkehrspolitik. Es ist eine Schande, dass Deutschland auf europäischer Ebene bei allen Automobilfragen der größte Bremser ist.

Zuletzt noch eine Zahl:

Seit 1990 hat die CO₂-Emission des Verkehrs um etwa 150.000 to pro Jahr abgenommen. Wollen wir die Ziele der Bundesregierung aus dem Klimaschutzplan für die Jahre 2030 bis 2050 erreichen, so muss sie pro Jahr um 4,5 Mio to abnehmen. Wir müssen also 30 mal schneller werden. Bisher sind wir in die richtige Richtung unterwegs – aber mit der Geschwindigkeit eines Rollstuhls. Aus dem Rollstuhl muss ein Porsche werden – um im automobilen Bild zu bleiben.

Da reichen Elektromobilität, Power-to-Gas und effizientere Motoren nicht aus. Da müssen wir an die Fahrleistung, das Fahrzeuggewicht und die Geschwindigkeit ran! Ach ja, und die Schleifung des Dienstwagenprivilegs wäre ein Anfang. Damit nicht die Supermarktkassiererinnen mit ihren Steuern den SUV des leitenden Angestellten mitfinanzieren.

Ich wünsche uns eine Tagungsserie mit Diskussionen ohne Denkverbote.

Gerhard Bronner