

Warum ein Diesel-Verbot zum Himmel stinkt!

7 GRÜNDE, DIE KLAR DAGEGEN SPRECHEN

Gastbeitrag von Norbert Haug



Ex-Formel-1-Frontmann von Mercedes, Norbert Haug, rechnet mit der Politik ab. Sein Fazit: Ein Diesel-Verbot ist nicht der richtige Weg

Foto: Sebastian Kahnert / dpa

Artikel von: **NORBERT HAUG** veröffentlicht am 24.06.2017 - 14:33 Uhr

1. Der Kunde wäre der Dumme!

Mehr als 70 % der aktuell zugelassenen Diesel-Pkw müssten bei einem innerstädtischen Fahrverbot stehen bleiben. Während gleichzeitig rund 30 % Diesel fahren – dank neuestem technischen Standard namens „Euro 6“. Sogar gerade mal zwei Jahre alte Autos wären dann zumindest zeitweise unbrauchbar. Der Kunde wäre dann nicht König, sondern der Dumme.

Norbert Haug (64) war über 22 Jahre (bis Anfang 2013) das Formel-1-Gesicht von Mercedes (4 WM-Titel). Heute berät er mittelständische Firmen und ist Experte bei DTM-Übertragungen der ARD. Foto: Agency People Image

2. Ein Diesel-Fahrverbot würde die Falschen treffen!

Ein Fahrverbot würde sehr viele Menschen betreffen, die auf dem Weg zur Arbeit und zurück zwingend auf ihr Fahrzeug angewiesen sind. Gäbe es für sie bereits eine kostengünstige und zeitsparende Alternative zum Auto, würden sie nicht freiwillig während jeder Arbeitswoche endlose Stunden im Stau stehen, sondern diese Zeit lieber zu Hause, bei Familie, Sport, Spaß und Freunden verbringen.

3. Diesel-Fahrer würden für inkonsequente Politik zahlen!

In Städten, die Fahrverbote planen (z.B. Hamburg, München, Stuttgart), müssten weit über zwei Drittel aller Diesel-Pkw stehen bleiben. Der öffentliche

Personennahverkehr (ÖPNV), die Park-and-ride-Plätze und Parkhäuser an der Städteperipherie könnten aktuell diese Mehrbelastung nicht bewältigen.

Fahrverbote für Diesel! Das wirkt sich auch auf die Gebrauchtwagenpreise aus – BILD zeigt Ihnen, welche Modelle besonders betroffen sind.

Euro-5-Diesel lassen sich nachrüsten – und kommen so auch weiterhin in die Umweltzonen. BILD erklärt, wie die Technik funktioniert.

Mit der Umsetzung des konsequenten Ausbaus der erforderlichen Kapazitäten wurde zu lange gezögert und die Defizite jahrelang nicht wirkungsvoll angepackt, was sicher nicht nur den aktuellen Regierungen anzulasten ist. Aber dafür sollen jetzt rund 12 Millionen Dieselbesitzer mit einem dramatischen Wertverfall ihrer Fahrzeuge bezahlen? Wer will einen Gebrauchtwagen kaufen, bei dem er nicht sicher sein kann, wann er ihn benutzen darf?

München plant Fahrverbote, da Messungen extrem hohe Stickoxid-Werte ergeben haben. Auch in anderen Städten drohen solche Verbote.

Erst Stuttgart, jetzt München – und bald ganz Deutschland? Mehr und mehr Städte wollen Diesel-Autos verbannen.

4. Luftverbesserung gibt es nur durch verkehrspolitische Entscheidungen!

Die Luftqualität in Städten und ihren Verkehrsadern muss verbessert werden, diese Aufgabe steht nicht zur Diskussion. Heute sind die Stickoxid-Werte in Deutschland um 60 % niedriger als noch zur Jahrtausendwende. In den nächsten zehn Jahren sollen sich diese Werte durch den wachsenden Anteil von „Euro-6-Diesel“ und deren technische Weiterentwicklungen erneut halbieren, verspricht der VDA (Verband der Automobilindustrie).

Tatort Stuttgart, Neckartor, die berühmteste Luftbelastungs-Messstelle unseres Landes: Laut Messungen der Landesanstalt für Umwelt entstehen hier 30 % des Feinstaubs durch Abrieb von Reifen und Bremsen, nur 6 % kommen von Verbrennungsmotoren. Die Hauptursache hat aber gar nichts mit Autos zu tun: 55 % stammen von Heizungen und Feuerungsanlagen. Fließender Verkehr statt Stau mit Stop-and-go würde die Belastung laut Experteneinschätzung um bis zu 30 % senken.

Diesel-Hammer in München! Die Stadt plant Fahrverbote, da Messungen an vielen Straßen extrem hohe Stickoxid-Werte ergeben hätten.

BLAUE UMWELTPLAKETTE

Sind Sie bald ein Diesel-Depp?

Es ist also passiert. Stuttgart macht die Tore dicht! Diesel-Autos, die nicht den Umwelanforderungen entsprechen, müssen draußen bleiben.

5. Eine Abwrackprämie für alte Diesel würde Sinn machen.

Die „alten“ Diesel mit überholter Technik müssen nach und nach durch neue mit modernster Technik ersetzt werden. Eine Bezuschussung wie bei der

„Abwrackprämie“ würde Sinn machen, wie auch der Dekra ausführt. Der moderne Diesel mit „AdBlue“- Technik ist laut VDA beim CO₂-Ausstoß um zirka 15 % besser als der Benzinmotor. Nur mit dieser Diesel-Technologie in der Breite sind die von der EU vorgegebenen Grenzwerte beim CO₂ -Ausstoß zu erreichen. Der moderne Diesel, so der VDA, verbraucht bis zu 25 % weniger Kraftstoff als der Benzinmotor.

6. Effekt der Elektroautos ist umstritten und teuer.

Am beschriebenen Stuttgarter Neckartor könnten die Feinstaubwerte bei ausschließlicher Nutzung durch Elektroautos bestenfalls um 5 % gesenkt werden. Von Ende Mai 2016 bis Ende April 2017 gab es in Deutschland nur 10 065 Anträge auf die von der Bundesregierung ausgelobte Prämie von 4000 Euro pro neuzugelassenem Elektrofahrzeug. Die angestrebte Planzahl von einer Million Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 ist aus heutiger Sicht nicht erreichbar. Die Elektrifizierung des Automobils wird nicht über Nacht, sondern über einen Zeitraum von Jahrzehnten erfolgen.

7. Beispiel für zweierlei Maß:

Am Arbeitsplatz ist der Stickoxid-Grenzwert 23-mal höher als auf der Straße. Der sogenannte MAK- (Maximale Arbeitsplatz-Konzentration) Wert, heute auch AGW (Arbeitsplatz-Grenzwert), beträgt 0,95 Milligramm pro Kubikmeter Luft. Der Grenzwert für die Straße liegt bei 0,04 Milligramm und ist damit 23-mal niedriger. Offenbar mit der Begründung, dass Menschen mit unterschiedlichem Alter und Gesundheitszustand sich während eines Tages länger in der Stadt und an Straßen aufhalten. Acht Stunden Arbeitszeit mit um 23-mal höheren Werten als auf der Straße. Kann man diese Relation verstehen?