
Kommentar: Ist Rufmord am Diesel erst der Anfang?

Von Hans-Robert Richarz

Ein Gespenst geht um in Europa – das Gespenst des Rufmords am Diesel. Eine unheilige Allianz von Automobilclubs, einigen Fahrzeugproduzenten, sogenannten Umwelt- und Abmahnverbänden sowie einem Teil der veröffentlichten Meinung hat sich auf den Selbstzünder seit einigen Monaten vehement eingeschossen. Initialzündung war neben der Aufdeckung betrügerischer Manipulationen am Abgasverhalten dieselbetriebener Volkswagen-Modelle durch US-Behörden die Belastung der Luft in topografisch ungünstig gelegenen Städten. Dort liegt die Konzentration von Schadstoffen oftmals über den Grenzwerten wie sie die EU inzwischen erlaubt.

Deshalb kam aber bislang noch niemand auf die Idee, Ölheizungen abzustellen, den öffentlichen Nahverkehr mit uralten Bussen zu verbieten, den Einzelhandel nur mehr per Fußkurier beliefern zu lassen und andere Stickoxid- und Feinstaubproduzenten aus den Innenstädten zu verbannen. Nur der Diesel im Pkw trägt angeblich für alles die Schuld. Auch die Feststellung, dass erhöhte Werte überwiegend an Strecken mit häufigen Staus gemessen wurden, fiel unter den Tisch. Würden die Städte nämlich dafür sorgen, dass der Verkehr besser fließt, gingen ja Argumente gegen das Auto – egal ob Diesel oder Benziner – flöten.

Stattdessen wurde das Messer unisono gegen den Dieselmotor gewetzt. Dieseltreibstoff ist zwar effizienter und energiereicher als Benzin, und die von ihm angetriebenen Motoren haben einen rund 15 Prozent höheren Wirkungsgrad. Das hat zur Folge, dass sie weniger verbrauchen, und weil sie das tun, strömt aus ihrem Auspuff auch weniger klimaschädliches Kohlendioxid. Damit leistet der Dieselmotor einen nicht zu unterschätzenden Beitrag im Kampf gegen die Erderwärmung.

Noch mehr Licht ins Dunkel brachte ein aktueller Abgas-Vergleichstest, den das Fachmagazin „auto motor & sport“ jetzt veröffentlichte. Zitat: „Diesel-Fahrverbote im Kampf gegen Feinstaub bringen herzlich wenig.“ Unterschiede zwischen Benzin- und Dieselmotoren seien in dieser Hinsicht nämlich sehr gering. Lediglich in Bezug auf die Stickoxid-Werte gebe es bis zum nächsten Jahr, wenn noch strengere Vorschriften gelten, für den Diesel Nachholbedarf seitens der Autoindustrie. Alle elf Euro-6-Modelle im Test, ob Benziner und Diesel, würden bereits jetzt die ab 2018 geltenden Partikelhöchstgrenzen einhalten.

Doch da auf einigen Straßenabschnitten Hamburgs, Düsseldorfs, Kölns, Stuttgarts und Münchens zeitweise Fahrverbote für Dieselaautos drohen – vorausgesetzt, die obersten Verwaltungsgerichte geben dafür grünes Licht – beschwört die eingangs erwähnte Diesel-Gegnerschaft den bundesweit flächendeckenden Tod dieser Fahrzeuge herbei.

Inzwischen mit Erfolg. Das aktuelle Diesel-Barometer der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) zeigt, dass gebrauchte Diesel-Fahrzeuge im Schnitt zwölf Tage länger auf den Höfen der Autohändler herumstehen als Benziner. Nur noch 16 Prozent der Neuwageninteressenten tendieren zum Diesel; sogar Gewerbekunden zögern beim Selbstzünder. Der befürchtete Preisverfall hat sich bisher aber nicht eingestellt. Nach drei Jahren sind Diesel noch 55,1 Prozent des Listen-Neupreises wert. Bei den Benzinern ist der Wert mit 56,2 Prozent nur unwesentlich höher.

Bleibt der Diesel der einzige Umwelt-Paria? Wohl kaum. Schon jetzt eröffnet Jürgen Resch, Gallionsfigur des Abmahnvereins Deutsche Umwelthilfe einen neuen Kriegsschauplatz: "Wir brauchen ein Verbot für alle schmutzigen Fahrzeuge." Um die

Worte vom Anfang abzurunden sollte es deshalb frei nach Karl Marx und Friedrich Engels heißen: Dagegen, Autofahrer aller Länder, vereinigt euch! (ampnet/hhr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net