

Im Havelland brauchen wir den Diesel vorläufig noch.

Die Diskussion über Fahrverbote in einigen Städten hat den Diesel wieder in Mittelpunkt der Umweltdiskussion gebracht. Nachdem das Rußproblem weitgehend gelöst werden konnte, sind es immer noch die Stickoxide, die ihm zu schaffen machen.

Die Empörung über die Machenschaften der Autoindustrie ist berechtigt. Jahrelang wurden Verbraucher getäuscht und der Staat war nicht in der Lage oder willens, zu kontrollieren. Selbstverständlich muss jetzt die Abgaskontrolle auf realistischen Betrieb umgestellt und die Fahrzeuge müssen wirksam nachgerüstet werden.

Wir wissen alle, dass Öl endlich ist und wir früher oder später andere Energieträger bei der Mobilität brauchen. Da bieten sich derzeit vor allem Strom und Wasserstoff an, die wir mit deutlich mehr Engagement als bisher unterstützen müssen. Aber wie gestalten wir den Übergang ökologisch und ökonomisch sinnvoll?

In der aktuellen aufgeheizten Wahlkampf-Debatte wird das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Jetzt wird gleich die Dieselsechnologie insgesamt in Frage gestellt. Früher wurde der sparsame Diesel gelobt, weil er einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Jetzt wird er von Bundestagsabgeordneten als „Schrott“ bezeichnet und es gibt Politiker, die sogar den Export von funktionsfähigen Dieseln in die 3. Welt verhindern wollen.

Im Wettrennen, wer am radikalsten den Diesel abschafft, bleibt der Klimaschutz auf der Strecke.

Denn:

- Bei der Produktion eines Fahrzeugs entsteht eine CO₂-Belastung der Atmosphäre, die mehreren Zehntausend Kilometern entspricht. Ein vorzeitiges Verschrotten eines sparsamen Diesels ist also klimaschädlich.
- Eine überhastete Umstellung auf Elektrofahrzeuge würde eine Verschlechterung der CO₂-Bilanz auf viele Jahre bedeuten. Denn bei der Produktion eines Elektrofahrzeuges inklusive Batterien entsteht mehr CO₂ als bei der Herstellung eines Benziners oder Diesels. Es dauert mehrere zehntausend Kilometer und in der Regel mehrere Jahre, bis sich ein positiver Klimateffekt bei Verwendung von Elektroenergie einstellt.
- Die Einführung einer flächendeckenden Elektro-Ladestruktur braucht Zeit. Neue Technologien haben immer ihre Kinderkrankheiten, die in einem angepassten Prozess besser zu bewältigen sind.

Der Diesel ist also als Brückentechnologie unverzichtbar. Wir brauchen ihn in der Übergangsphase noch aus ökologischen und ökonomischen Gründen, bis die Umstellung auf regenerative Energien vollbracht ist.

Die Politik sollte Anreize und Regeln für eine Nachrüstung der Abgasreinigung setzen und nach und nach eine Infrastruktur für Zukunftsantriebe schaffen.

Das gilt insbesondere auch für das Havelland. Während in Berlin das Auto eine immer geringere Rolle spielt, haben wir im Havelland völlig andere Bedingungen.

Da ist zum einen der ländliche Raum, in dem das Auto unverzichtbar ist.

Zwar verbessern wir derzeit den ÖPNV auch auf dem Land, um eine gewisse Grundversorgung zu gewährleisten und den Tourismus ankurbeln. Aber wir werden nie eine mit Berlin vergleichbare Vollversorgung an öffentlichem Verkehr erreichen. Sie wäre auch nicht sinnvoll, denn die damit

verbunden Leerfahrten sind ökonomisch und ökologisch gesehen keine Alternative zum Individualverkehr.

Im ländlichen Bereich des Havellandes dienen viele Fahrten dem Transport von Gegenständen und Material. Entsprechend gibt es viele schwere Fahrzeuge mit Anhängerkupplung und Ladevermögen. Gerade hier hat der Diesel klare Klima-Vorteile. Diese Fahrzeuge werden für einen längeren Zeitraum angeschafft und es macht ökologisch und ökonomisch keinen Sinn, wegen Stickoxidwerten vorzeitig ein neues Fahrzeug anzuschaffen. Die CO₂-Bilanz wäre ungünstig. Die allermeisten könnten sich das auch gar nicht leisten.

Andererseits gibt es auf dem Land aber auch günstige Faktoren für eine Umstellung auf Elektromobilität. Denn der Parkplatz vor dem Haus ist bequem mit einer privaten Ladestation auszustatten.

Im Speckgürtel leben viele Mittelschicht-Pendler-Familien mit mehreren Kindern. Die entsprechend großen kinderfreundlichen Fahrzeuge haben in der Regel zwei Funktionen. Über die Woche werden sie häufig für kurze Strecken verwendet - an Wochenenden und für den Urlaub auch für längere. Gerade im Teillastbetrieb ist hier der Diesel derzeit verbrauchs- und klimamäßig im Vorteil. Andererseits gibt es eine gewisse Bereitschaft, auf umweltfreundlichere Autos umzusteigen, wenn die Bedingungen stimmen. Der Umstieg auf emissionsfreie Autos würde voraussichtlich bei diesen Familien eine relativ hohe Akzeptanz haben.

Die meisten Berufspendler wollen mit der Bahn nach Berlin. Die überfüllten Züge sind jedoch ein Ärgernis und hier gibt es noch einiges zu verbessern. Kleine Elektroautos als Zweitwagen wären für die Pendler interessant, die auf ihr Fahrzeug nicht verzichten wollen oder können. Eine Ladeinfrastruktur wäre in Berlin und dem Speckgürtel relativ schnell herzustellen.

Fazit: Die Ölvorräte sind begrenzt. Deshalb müssen wir die Anstrengungen verstärken, emissionsfreien Technologien zum Durchbruch zu verhelfen. Als Brückentechnologie ist jedoch gerade im Havelland der Dieselantrieb mit Ruß- und Stickoxidreinigung noch unverzichtbar.

Wolfgang Seelbach 15.8.2017