Kommentar: Herr Professor - bitte erst denken, dann reden

Von Hans-Robert Richarz

Ferdinand Dudenhöffer, Professor an der Universität Duisburg-Essen mit dem Fachgebiet „Allgemeine Betriebswirtschaftslehre und Automobilwirtschaft", spricht in öffentlichen Medien gerne oft und viel. Jetzt gab der Gelehrte, der bisweilen als renommiertester Experte Deutschlands auf dem Gebiet der Automobilwirtschaft bezeichnet wird, dem Internetportal www.t-online.de ein Interview, mit dem er sich als aussichtsreicher Kandidat für den Preis „Vollpfosten des Monats" outete.

Allen Ernstes gab Dudenhöffer zum Thema Diesel-Pkw zu Protokoll: „Wenn man in einer Großstadt oder einem Ballungsgebiet wohnt und täglich sein Auto braucht ... sollte man sich Gedanken machen, sich von seinem Diesel zu trennen und etwa einen Benziner zu erwerben." Der Grund, so Dudenhöffer, sei in der Stickoxid-Belastung einiger Stadtviertel durch Dieselabgase zu sehen: „Das Risiko von zeitlich befristeten Durchfahrtsverboten ist hoch, das sollte man sich nicht schönreden. Natürlich schränkt so ein Verbot die Fahrer von Diesel-Pkw stark ein."

Sind damit in Hamburg die 580 Meter der Max-Brauer-Allee und 1,7 Kilometer der Stresemannstraße gemeint, wo vielleicht bald kein Dieselauto fahren darf – Anlieger ausgenommen – das nicht die Abgasnorm EU6 erfüllt? Von der Maßnahme wären übrigens auch 698 der 1027 Polizei- sowie 547 der 661 Feuerwehrfahrzeuge betroffen, ebenso alle 60 Fahrzeuge der Umwelt-, Schul-, Bau-, Wirtschafts-, Finanz- und Justizbehörde. Sie müssten bei dem angedachten Fahrverbot über die Nebenstraßen ausweichen.

Ähnliche Bedingungen sind in Stuttgart am Neckartor, in München in der Landshuter Allee, in Kiel auf dem Theodor-Heuss-Ring, in Köln am Clevischen Ring oder in Düsseldorf auf der Corneliusstraße sowie eine Handvoll weiterer Orte wegen höherer Abgaswerte anzutreffen. Aber deshalb gleich sein Dieselauto zum Alteisen erklären?

Solcher Blödsinn dürfte bei der Mehrzahl der rund 16 Millionen Besitzer eines Selbstzünders zwischen Füssen und Flensburg entweder Kopfschütteln oder Entsetzen auslösen. Kopfschütteln, weil dann die Käufer jener Autos den Schwarzen Peter in der Hand halten würden. Entsetzen deshalb, weil auf diese Weise ein Prozess zu befürchten wäre, der für den deutschen Gebrauchtwagenhandel ähnliche Folgen hätte wie der Schwarze Freitag 1929 für die Börsen, an dem die Kurse weltweit ins Bodenlose stürzten.

Zwar könne davon zur Zeit nicht die Rede sein, so Dudenhöffer: „Noch gibt es keinen Preisverfall. Wir erleben gerade die Ruhe vor dem Sturm. Aber wenn er kommt, dann kommt er heftig." Und was sollen Mittelständler oder Klein- und Taxibetriebe machen, deren Fahrzeugflotten vorwiegend aus Dieselfahrzeugen bestehen? Dudenhöffer: „Diese Unternehmen werden wohl oder übel andere Autos kaufen müssen. Das ist traurig, aber das lässt sich nicht mehr ändern. Als humane Gesellschaft muss man zuerst auf die Gesundheit schauen und nicht, ob man ein paar Euro mehr auf dem Konto hat."

Die Treibjagd auf Dieselautos und deren Fahrer erreicht derzeit ungeahnte Auswüchse. Längst ist die Diskussion um den Klimawandel durch Emissionen von Kohlendioxid in den Hintergrund getreten. Jetzt beherrschen Stickoxide das Feld. Dieses Gas machen unisono Ferdinand Dudenhöffer, die sogenannte Deutsche Umwelthilfe und die Europäische Umweltagentur für jährlich 10 000 Tote in Deutschland verantwortlich. Dabei geht es nicht etwa darum, dass Stickoxid diese Menschen umbringt. Es geht um die Annahme, sie könnten mit NOx-Belastung aus dem Verkehr früher gestorben sein als ohne. Ob und wie

sehr an diesen vorzeitigen Todesfällen auch Vorerkrankungen durch Beruf, Rauchen, Alkohol, Übergewicht oder Medikamentenabhängigkeit beteiligt sind, fällt unter den Tisch. Übrigens sterben In Deutschland 200 Menschen pro Tag an den Folgen von Alkohol, 300 wegen Tabakkonsums. Das ist keine ungesicherte Annahme, sondern Fakt. Eine Verbotsforderung für Rauchen und Saufen? Fehlanzeige.

Aber was ist das Fazit des Professors? „Wir müssen zusehen, dass wir schnell auf Elektromobilität umsatteln." Gut und schön. Aber nur dann, wenn der Strom für diese Autos nicht von den acht immer noch arbeitenden Kernkraftwerken oder den rund 130 fossil-thermischen Anlagen produziert wird. Noch ist der ökologische Fußabdruck eines Elektroautos größer als der eines vergleichbaren Diesels. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel

Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net