

EXTRA: 32 SEITEN ÜBER DIENSTWAGEN

FIRMENWAGEN
Auto Bild

Auto Bild

FIRMENWAGEN

SPEZIAL

NEU: DAS GROSSE SONDERHEFT VON AUTO BILD

S. 12

REKORDJAHR IM FLOTTENMARKT

GUTE GESCHÄFTE!

BENOTET - SO SEHEN KUNDEN IHRE AUTOS S. 10



VW GOLF



SKODA OCTAVIA



SEAT LEON



SO GEHT'S

SICHER FAHREN

S. 6 RISK-MANAGEMENT

PROBLEMFALL DIESEL? - NIX IST FIX S. 15





Gastkommentar

Fotos: picture-alliance/blickwinkel/G. Crepluch

Verkehrspolitik ad absurdum

Was bedeuten Diesel-Fahrverbote für nicht Euro-6-konforme Selbstzünder für Fuhrparks?

FAHRZEUGE, egal ob mit Diesel- oder Benzinmotor, verursachen Schadstoffemissionen. Selbst bei dem saubersten Verbrennungsmotor wird hinten irgendwo Dreck rauskommen. Wenn zukünftig einzelne Kommunen an Tagen mit Smogalarm bestimmte Fahrzeuge aussperren wollen, wird auch hier die Wirkung, wie bereits bei den bestehenden Umweltzonen, marginal sein.

Das eigentliche Ziel ist wohl eher das Vortäuschen von Aktionismus und die Vertuschung der eigenen Planlosigkeit. Aller Voraussicht nach wird dieses Beispiel aber immer mehr Schule machen. Nach Stuttgart und München wollen und werden noch weitere Großstädte und Ballungsregionen nachziehen, sprich haben entsprechende Pläne in der Schublade. Der tatsächliche Nutzen wird allerdings gegen null tendieren.

Leider gibt es kaum ein Unternehmen, das nicht von den geplanten Fahrverboten betroffen ist. Wer im Süden unseres Landes unterwegs ist, wird nicht umhinkommen, auch in die Großstädte fahren zu müssen.

Die geplanten Änderungen sind aber heute schon zum Scheitern verurteilt. Den Fahrzeugen sieht man von außen nicht an, welcher Motor unter der Haube steckt. Um ein Einfahrverbot umzusetzen, müsste die Polizei die Innenstädte komplett abriegeln und alle Pkw einzeln

kontrollieren. Das Ergebnis wäre dann ein einziger Megastau, der wieder nichts anderes als Smog produziert. Ohne Umweltplakette ist das Fahrverbot in der geplanten Form einfach rein praktisch nicht umsetzbar.

Die aktuelle Diskussion führt aktuell nur zu einer weiteren Verunsicherung der Unternehmen. Kompliziert und teuer ist und wird es vor allem dann, wenn neue Dieselfahrzeuge die Euro-6-Norm nur durch die Verwendung von Harnstoff erreichen. Langfristig kann dies im Pkw-Bereich nicht zielführend sein.

Fuhrparks in den betroffenen Regionen halten sich im Moment mit Neuanschaffungen zurück. Langfristig werden viele wieder zu Autos mit Benzinmotor wechseln. Schon heute steigen die Zulassungszahlen der Benziner und damit der CO₂-Ausstoß deutlich an. Wirklich in der Zwickmühle sind zurzeit Unternehmen, die langfristige Investitionen planen. Vor allem bei größeren Pkw und Transportern wird das Problem deutlich. Denn Handwerksbetriebe, mittelständische Unternehmen und Lieferdienste nutzen ihre Fahrzeuge oft sowohl auf längeren Strecken (Autobahnen und Bundesstraßen) als auch zur Anlieferung und Arbeit vor Ort.

Sind die Innenstädte dann aber gesperrt – auch die komplette Aussperrung von Dieseln steht ja im Raum –, wird sich

wohl auch bei diesen größeren Fahrzeugen der Benzinmotor durchsetzen. Da diese Motoren auf der Langstrecke aber deutlich teurer und ineffizienter sind, wird dies natürlich zu einer allgemeinen Kostensteigerung führen, die letzten Endes jeder von uns bezahlen muss.

Das Ergebnis sind dann Mehrkosten für alle ohne irgendeinen realen Nutzen. Das nennen wir dann wohl moderne und wegweisende Verkehrspolitik! Doch was wie und wo wirklich kommt, steht angesichts der wirren politischen Großwetterlage in den Sternen. Und: Nichts wird bekanntlich so heiß gegessen, wie es gekocht wurde.



Peter Hellwich, Betreiber des Clubs der Fuhrparkverwalter (www.fuhrparkverwalter.de)