



Steffen Dominsky,
Ressort Service &
Technik



Deutsche (Un-)Tugenden

Etliches sagt man uns Deutschen nach: Gewissenhaftigkeit, Fleiß, Pünktlichkeit usw. Nichtdeutsche attestieren uns noch weitere Tugenden bzw. Eigenschaften wie die „German Angst“ – man könnte auch sagen „German Panik“. Bestes Beispiel in diesem Zusammenhang: der aktuelle Dieselwahn. Wer zurzeit bei einem Schrotti – oder neudeutsch „zertifizierten Altauverwerter“ – auf den Hof schaut, den packt das kalte Grausen. Da stehen Fahrzeuge, die nicht nur aus dem Blickwinkel eines Oldtimerfans „jungfräulich“ sind. Ebenso aus Sicht des Umweltschutzes ist dieser Abwrackirrsinn völlig gaga.

Aber wir Deutschen sind nun mal auch folgend und gehorsam – egal wer auch immer der vermeintliche Feind ist. Wie anders könnte man sonst den Vorstoß des Allgemeinen Schnauferl-Clubs (ASC) deuten, der im vorausseilenden Gehorsam zum Oldienachwuchs-Stopp aufruft. Mit Nachwuchs ist die potenziell hohe Zahl an soliden Gebrauchtwagen der Neunzigerjahre gemeint, die jetzt bzw. bald 30 werden und damit in den Genuss des H-Kennzeichens kommen.

„Diesen Oldiebonus werden dann etliche ausnutzen, um im Alltag mit ihren als historisches Kulturgut getarnten alten Stinkern in Umwelt- und Fahrverbotszonen einfahren zu dürfen“, erklärte kürzlich Rudolf Körper, Präsident der ASC-Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern. Der bereits 1900 gegründete Club ist einer der ältesten deutschen Automobilclubs. Er setzt sich vor allem für Fahrzeuge aus der Vor- und Nachkriegszeit ein. Junge Oldtimer oder gar Youngtimer sind ihm schon seit Längerem ein Dorn im Auge. Körpers Forderung: Der Gesetzgeber solle das H-Kennzeichen für Fahrzeuge der Baujahre 1990 bis 1999 aussetzen.

Liebe Leute, die Ihr das sagt oder denkt, führt Euch bitte einmal Folgendes vor Augen: Mehr als zwei Drittel der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen sind deutsche Fabrikate. Sie wurden fast ausnahmslos in diesem Land gefertigt. Sie gaben Euren Eltern und Großeltern in den Fabriken Lohn und Brot. Für jedes Fahrzeug, das jetzt ins H-Kennzeichenalter kommt, sind bereits 30 Jahre lang Kfz-Steuern geflossen. 30 Jahre lang ist es gewartet und repariert worden. Damit haben die Autos fast einer halben Million Menschen innerhalb des Kfz-Gewerbes einen Job gegeben.

Klar stößt ein neues Auto weniger Schadstoffe aus als ein altes. Aber ist es deshalb umweltfreundlicher? „Nein!“, sagen da Experten wie der Schweizer Walter Stahel, ein Ökonomie- und Ökologieexperte. Und eine bekannte Autozeitschrift kam vor zehn Jahren im Zuge des ersten staatlich verordneten Abwrackwahns zu einem erschreckenden Ergebnis: „Neuwagenkauf ist noch lange kein Klimaschutz. Erst nach über 300.000 Kilometern verbessern wir damit die CO₂-Bilanz – falls der Neue nicht nur im Prospekt, sondern auch auf der Straße mindestens einen Liter weniger verbraucht als der Alte.“ Auch wenn es Massenproduzenten ungern hören: Es ist fast immer sinnvoll, ein einmal produziertes Konsumgut dem Wirtschaftskreislauf möglichst lange zu erhalten. Euer „German Neid“, liebe (Junge-) Oldtimergegner, ist weder ökologisch noch sozial- oder wirtschaftspolitisch gerechtfertigt.

„50 Prozent der Fahrzeuge, die wir aktuell zum Abwracken erhalten, sind in einem Zustand, in dem sie ohne Weiteres noch 10 bis 15 Jahre am Straßenverkehr hätten teilnehmen können.“

Nicole Schindelar, Schindelar Autoverwertung


steffen.dominsky@vogel.de