

Vorwort zur Rede am 15. April 2007 auf dem Marktplatz Karlsruhe

Bis zuletzt war es meine Idee und Wunsch ist es gewesen, an sämtlichen Veranstaltungs-Orten eine identische Rede der IKM zu verlesen. Dies war jedoch aus zeitlichen Gründen nicht möglich gewesen, wofür ich vollstes Verständnis habe.

Dennoch sollten Motive der Kulturgut Mobilität Initiative multipliziert werden. Elemente des „Credo“ der IKM sind daher in den Beginn meiner Rede eingeflossen, welche dann kurzfristig am Vortag des Aktionstages geschrieben wurde.

Karlsruhe, „the day after“

Arnt Bokemüller

Liebe Oldtimerfreunde und Bürger, sehr geehrte Damen und Herren Volksverteter !

Das Rad hat die Welt verändert. Mobilität hat die Welt verändert.

Ob alle Errungenschaften, welche mit Mobilität im Zusammenhang stehen, positiv zu bewerten sind, mag dahingestellt sein. Es ist aber Teil der Menschheitsgeschichte.

Und es gilt diese genauso der Nachwelt zu erhalten und zu dokumentieren, wie beispielsweise die bildenden Künste, Musik oder Literatur.

Wenn wir den Zeitraum der letzten 200 Jahre betrachten, dann ist das Automobil seit 120 Jahren so stark an der technischen Entwicklungsgeschichte beteiligt, wie kaum eine andere Erfindung der Neuzeit, außer dem Computer.

Ein Zeitraum, in welchem das heutige Aussehen unserer Städte, Landschaften, sowie die Gestaltung unserer individuellen Umgebung wesentlich kulturhistorisch geprägt wurde.

Dies sollten sich die politisch Verantwortlichen - auch und insbesondere dieser Stadt - welche sich als Geburtsort von Carl Benz, Freiherrn von Drais und des modernsten Straßenbahnsystem Europas gerne mit dem Attribut „Karlsruhe stellte die Welt auf Räder“ schmückt, deutlich vor Augen führen.

Mehr noch: unser aller relativer Wohlstand, meine sehr geehrten Damen und Herren der Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik verdanken wir wohl eher dem Automobil, als dem Fahrrad oder der Straßenbahn.

Der Verlust wesentlicher Zeugnisse dieser nahen Vergangenheit hinterlässt im privaten und gesellschaftlichen Kontext eine Leere. Eine vitale Zukunft ohne lebendige Geschichte hat es nie gegeben - wird es niemals geben.

Kein halbwegs vernünftiger Mensch käme auf die absurde Idee, Richard Wagner nur noch vorzulesen, statt aufzuführen.

Genauso wenig ist die Bestimmung von Oldtimern, degradiert zum musealen Ausstellungsstück als Beleg technischer Errungenschaft sich die Reifen platt zu stehen; an Stelle sich als einer der wichtigsten Zeugen der Neuzeit in der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Und dies kann und muss uneingeschränkt auf der Strasse, der Ort für den das Automobil geschaffen wurde, möglich sein.

Leider hat unsere Politik dies nur wenig begriffen.

Nun wird das Automobil gerne als Wurzel allen Übels globaler Klimakatastrophen gesehen.

Schlimmer noch - bei der Bekämpfung dieser nicht von der Hand zu weisenden globalen Problematik hat die Politik in unserem Land den Oldtimer zum Sündenbock gestempelt und versucht nun mit einem offenkundig zweifelhaften Mix aus Halbwahrheiten und nicht nachprüfbarem Zahlenmaterial mit einer restriktiven Nutzung dieser Fahrzeuggattung die klimatechnische Notbremse zu ziehen. Naiver geht es nicht !

Ein wenig Statistik:

EU weit verdienen mehr als 9000 Unternehmen mit über 55.000 Personen teilweise oder dauerhaft ihren Lebensunterhalt mit Oldtimern.

43 Prozent dieser Unternehmen planen Neueinstellungen in den nächsten drei Jahren.

22 Prozent der Unternehmen sind Lehrbetriebe.

Ein Fall der bereits erwähnten Halbwahrheiten soll an folgendem Beispiel verdeutlicht werden.

Kenner der Oldtimerszene gehen bei über 70 Prozent aller historischen Fahrzeuge von einer Jahresfahrleistung von weniger als 1.500 Kilometern aus.

Die Bundesregierung beruft sich auf die Fahrleistungserhebung 2002 im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Hier hatte man erstaunlicherweise eine per annum Leistung von 6.600 Kilometern ermittelt.

Wenn man nun beide Zahlen praxisnah unter dem Aspekt betrachtet, dass Oldtimer in den meisten Fällen höchstens 8 Monate im Jahr und dazu überwiegend in der Freizeit bewegt werden, so kommt man im Fall der Bundesregierung umgerechnet auf 10.000 Kilometer.

Eine typische Alltagsfahrleistungen, bei welcher sogar Leasingangebote zur Vermeidung von Nachzahlungen an ihre rechnerischen Obergrenzen stoßen.

Erschreckend zudem, da die Karlsruher Bundestagsabgeordnete und umweltpolitische Sprecherin der Grünen, Frau Kotting-Uhl bei Ihrem Antwortschreiben an die Fa. Kirschinger wohl von einer ähnlichen Erhebungen ausgegangen sein muss um damit Ihre ablehnende Haltung für Ausnahme-regelungen für Oldtimer unter anderem mit der erhöhten CO 2 Emission im alltäglichen Straßenverkehr zu begründen.

Diese Zahlen als Berechnungsgrundlage für CO 2 oder Feinstaubrechenspiele sind in unserem Fall jedoch ähnlich weltfremd, wie der Vorschlag der baden-württembergischen Umweltministerin Gönner Oldtimer außerhalb von Fahrverbotszonen „geeignete“ Park und Ride Stellflächen anzufahren und dann auf den ÖPNV umzusteigen. Frau Gönner - Sie haben offenbar eine etwas blauäugige Vorstellung zum Beschädigungs- oder Diebstahlrisiko von klassischen Fahrzeugen. Dieser Umstand gehört zum Basiswissen und beweist insoweit nur ein weiteres Mal Ihr fehlendes Einfühlungsvermögen für die Belange der Oldtimerszene.

Beruhigend nur, dass MdL Wölfle, ausgerechnet von den Grünen, Ausnahmeregelungen für Oldtimer im Gegensatz zu seiner Parteifreundin Kotting-Uhl für wörtlich „angezeigt hält“.

Zeigt dies doch, wie wenig man sich selbst Partei intern auf eine klare Linie festlegen kann. Ausgewogene und überzeugende Gesetzgebung sieht ein wenig anders aus.

Gerne wird unser Argument der geringen Kilometerleistung und des sehr begrenzten Einsatzzweckes in den Innenstädten im Umkehrschluss für Fahrverbote und der somit nicht gegebenen Nachvollziehbarkeit unserer Protestbewegung genutzt.

Auch hierzu soll der Unterschied zwischen Theorie und Praxis verdeutlicht werden :

Zum einen ist bis zum heutigen Tag unklar, wie Bewohner innerhalb einer Fahrverbotszone in die eigene Garage gelangen sollen.

Zum anderen ist die Situation der Erreichbarkeit von Oldtimerfachbetrieben und verbunden deren weitere Existenz, sowie Hotellerie und Gastronomie und deren Erreichbarkeit bis heute ungeklärt.

Zwei Punkte, deren immer noch offene Klärung derart irrwitzig ist, dass die Frage nach dem sonstigen Grund der innerstädtischen Nutzung den Charakter einer ablenkenden Gegenfrage hat.

Nur soviel: ein Oldtimerbesitzer, welcher sich gelegentlich mit dem Fahrzeug in die Innenstadt wagt, hat hierfür in aller Regel bessere Argumente, als jeder Besitzer eines Euro 4 Fahrzeuges, welcher wegen der Klimaanlage mit laufenden Motor stundenlang vor jenem chronisch verstopften Parkhaus steht, welches dann im Idealfall einen um fünf Minuten kürzeren Fußweg in die Innenstadt verheißt.

Abschließend ein paar Bemerkungen zum Thema Feinstaub und den wahren Beweggründen für Fahrverbote :

Ottomotoren emittieren, unabhängig Ihres Alters mit und ohne Kat, keinen oder nicht quantifizierbare Mengen Feinstaub.

Feinstaub ist leichter als Luft und wird daher nicht an dem Ort erzeugt, an welcher er gemessen wird. Insofern treten lokale Fahrverbote an der Stelle der Wirkung, jedoch nicht zwangsweise an der Stelle der Ursache in Kraft. Dieser Umstand ist erschreckend symptomatisch für viele politische Lösungsansätze in diesem Land.

Russpartikel älterer Dieselmotoren sind derart grobkörnig, dass Sie nicht in die Atemwege gelangen, sondern vorher „ausgehustet“ werden. Wirklich gefährlich sind High-Tech Dieselmotoren, deren Partikel - heimtückisch mikroskopisch klein - problemlos in die Atemwegen eindringen und somit gesundheitsschädlich sind. Hier hilft tatsächlich nur der Russpartikelfilter.

Dennoch erhalten diese Fahrzeuge ab Euro 2, wenn auch teilweise mit Galgenfrist, die begehrten Plaketten. Stand März 2007 berechnen Hersteller, wie z.B. VW bei vielen Modellen zusätzlich 600 Euro für einen derartigen Filter. Dass die Bundesregierung offenkundig unfähig ist ein solches Abgasreinigungssystem serienmäßig und zwingend zu fordern, zeigt die Diskrepanz zwischen populistischen Anspruchsdenken und Realität. Oder mit anderen Worten: Politik ist der Begriff für den Spielraum, welchen die Wirtschaft ihr noch lässt.

Die leidige Feinstaubdiskussion mit der Folge von Fahrverboten ist in Wahrheit lediglich der Einstieg und Vorgriff in eine umweltpolitisch und fiskalische Neuorientierung auf der Basis des Kohlendioxid (Co 2) Ausstoßes. Grundsätzlich ist hiergegen nichts einzuwenden - allerdings stellt sich damit die Frage nach dem notwendigen „Warum“ der aktuellen und leidigen Diskussion.

5,2 % der weltweit anthropogenen (also nicht durch die Natur, sondern durch den Menschen erzeugten) Co 2 Emission ist dem PKW Verkehr zuzuordnen. Bei Idealverbrennung reagiert 1 kg Kraftstoff mit rd. 14 Kilo Luft. Dabei entstehen etwas mehr als 3 Kilo CO 2 pro Kilo Kraftstoff.

In der Bundesrepublik waren Stand Januar 2005 54,5 Mio. PKW zugelassen; davon rund 300 000 Oldtimer.

Dies entspricht einem Verhältnis 1 : 181. Bei einer recht konservativ gerechneten durchschnittlichen Jahresleistung von 12.500 bei Neufahrzeugen und realistischen 2500 Kilometern bei Oldtimern bei vergleichbarem Kraftstoffverbrauch hätte dies zur Folge, dass der CO 2 Ausstoß aller in Deutschland zugelassenen Oldtimer aus einem Fünftel der Kilometerleistung mal Faktor 181 das 905fache betragen müsste.

Bei einem Emissionswert 120, welcher derzeit von kaum einem aktuellen Fahrzeug erreicht wird, müsste dies bei einem Oldtimer in Relation dem Co2 Ausstoß von 108.600 g/km entsprechen. Diesen Wert erreicht möglicherweise der Last-Minute Flieger nach Hugarada, jedoch keine Borgward Isabella.

Eine abschliessende Bemerkung zu den Sonderregelungen bei Oldtimertreffen:

Der Verein „Tribut an Carl Benz“ wird dieser Stadt unter keinen Umständen weitere kostengünstige Oldtimerevents liefern, wenn dies auf der Grundlage von Einzel- und Sondergenehmigungen erfolgt.

Liebe Stadt Karlsruhe, liebes Stadtmarketing:

Es ist hochgradig unmoralisch den Besitzer eines liebevoll gehegten Klassikers im Rahmen städtischer Veranstaltungen freudig zu begrüßen und am Folgetag mit Schimpf, nämlich 40 Euro und Schande, entspricht einem Punkt in Flensburg aus der Stadt zu jagen.

Einen Teufel werden wir tun. Und den Weg zum Bundesgerichtshof und Bundesverfassungsgericht kennen wir auswendig.