



Beinahe täglich tauchen neue Meldungen zum sogenannten „Abgas-Skandal“ auf. Kein Wunder, es ist Wahlkampf und ein Skandal rund um Deutschlands Schlüsselindustrie und rund um das liebste Kind der Deutschen polarisiert nun einmal. Die Debatte hat sich dabei verselbstständigt und zahlreiche falsche Annahmen sind bereits Allgemeingut geworden. **Diesel deutscher Hersteller sind besonders dreckig? Falsch! Der Abgas-Skandal betrifft vor allem Deutschland? Falsch! Der Diesel ist ein Auslaufmodell, da er nicht umweltfreundlich ist? Falsch! Es ist an der Zeit, endlich mal ein wenig Fakten in eine überhitzte Debatte zu bringen.** Denn nur dann kann man auch die richtigen Schlüsse ziehen. Denn Fehler wurden gemacht – von allen Beteiligten. Von **Jens Berger**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/170824_Der_Abgas_Skandal_ist_kein_rein_deutsches_Problem_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Lesen Sie dazu auch: [„Autoland ist abgebrannt – wir haben ein Elitenproblem“](#) und [„Abgas-Anarchie“](#)

Die Keimzelle des heutigen „Abgas-Skandals“ liegt in Kalifornien. Da die Abgase einiger Modelle des Volkswagen-Konzerns bei Kontrollen der Umweltbehörde EPA stark erhöhte Stickoxid-Werte aufwiesen und die EPA nachweisen konnte, dass der deutsche Hersteller eine Betrugssoftware zur Manipulation der Emissionen einsetzte, kam es zu einem Verfahren, bei dem es nicht nur um die Grenzwerte selbst, sondern auch um Straftaten wie Verschwörung zum Betrug, der Behinderung der Justiz und den Verkauf von Waren unter falscher Angabe geht. Die diesbezüglichen Verfahren laufen noch.

Nun war der „VW-Skandal“ in der Welt und fortan wurde die gesamte Debatte um Laborwerte, die auf der Straße um ein Vielfaches übertroffen werden und insbesondere die Stickoxid-Emissionen von Dieselmotoren betreffen, eine Debatte rund um den Volkswagen-Konzern. Als der SPIEGEL im Juli dieses Jahres ein Kartell deutscher Automobilfirmen aufdeckte, das am Rande auch etwas mit der Stickoxid-Problematik bei Dieselmotoren zu tun hat, war der „VW-Skandal“ plötzlich ein „Abgas-Skandal“. Deutsche Hersteller stehen im Zentrum der Kritik, Deutschland ruft einen „Diesel-Gipfel“ nach dem anderen aus, in

deutschen Städten werden Fahrverbote für Diesel diskutiert und die Politik denkt bereits über die Abschaffung der Steuerprivilegien für Dieselfahrzeuge nach.

Über all dies kann man ja trefflich diskutieren. Erstaunlich ist bloß, dass sich die Debatte fast ausschließlich auf deutschem Boden abspielt und deutsche Hersteller betrifft. Dabei gibt es überhaupt keinen Grund, anzunehmen, dass es sich bei der Stickoxid-Problematik um ein isoliertes Problem deutscher Hersteller handelt. Im Gegenteil!

Diesel deutscher Hersteller sind besonders dreckig?



Anfang dieser Woche veröffentlichte der ADAC einen [aktuellen Überblick](#) über die eigenen Testergebnisse bei Dieselfahrzeugen aller Hersteller. Dabei schnitten die Modelle der deutschen Hersteller BMW, VW, Mercedes und Opel[*] ordentlich ab, während der deutsche[*] Ford-Konzern, der italienisch-amerikanische Fiat-Chrysler-Konzern und der französische Renault-Konzern die Schlusslichter bildeten. Dass die Flotten der deutschen Hersteller dabei besonders gut abschnitten, steht im Kontrast zur öffentlichen Debatte, nach der die Modelle deutscher Hersteller ja angeblich besonders dreckig sind. Sind die ADAC-Ergebnisse eine Ausnahme?

Nein, auch die ausführlichen [Tests der Automobilzeitung „auto motor und sport“](#) kamen zu ganz ähnlichen Ergebnissen. Generell lagen die deutschen Modelle zwar meist oberhalb der gesetzlichen Grenzwerte. Die wenigen Modelle, die gesetzeskonform sind, sind jedoch ausschließlich deutsche Fabrikate und am unteren Ende der Skala finden sich zahlreiche Modelle ausländischer Hersteller.



Weder der Lobbyverein ADAC noch die PS-Zeitung „auto motor und sport“ gelten als besonders kritisch gegenüber der deutschen Autoindustrie. Handelt es sich bei diesen Messungen etwa um Gefälligkeiten gegenüber den Herstellern? Wohl nein, denn die [Messwerte](#) der zweifelsohne sehr kritischen Deutschen Umwelthilfe DUH, die den „VW-Skandal“ mit angestoßen haben, sprechen dieselbe Sprache. Auch hier reißen zwar die meisten deutschen Modelle die Messlatte, stehen im Vergleich zur internationalen Konkurrenz jedoch recht ordentlich da. Und siehe da – wenn man sich ein wenig ausführlicher informiert, entdeckt man schnell, dass von „offizieller Seite“ eigentlich auch nie etwas anderes behauptet wurde.

[Testreihen des französischen Umweltministeriums](#) nannten als Schlusslichter die Modelle

Fiat 500X, Volvo V40, die Renault-Talisman- und Espace-Modelle, den Nissan Qashqai^[**] und die Modelle Ford Kuga, Opel Astra und Mokka.

Das britische Verkehrsministerium kam zu ganz [ähnlichen Ergebnissen](#) – hier schnitten von den Euro-5-Modellen der Vauxhall Insignia (baugleich mit dem gleichnamigen Opel) und Modelle der Hersteller Range Rover, Volvo, Nissan und Hyundai besonders schlecht ab. Bei den Euro-6-Modellen waren es Fahrzeuge der Hersteller Peugeot, Renault, Vauxhall (Opel), Jaguar und Ford. Modelle des Volkswagenkonzerns und der BMW-Gruppe bildeten indes die Spitze – die Euro-6-Norm erfüllte jedoch kein einziger Proband.



[Tests der internationalen kritischen ICCT](#) und verschiedene [Messreihen des Kraftfahrtbundesamts](#) bestätigen diesen Trend. Besondere Probleme mit den Stickoxiden scheinen Modelle der Hersteller Fiat und Renault (inkl. Nissan) zu haben. Das mag auch daran liegen, dass diese Hersteller vor allem im unteren und mittleren Preissegment aktiv sind, in dem die Mehrkosten für eine Dieselpartikelfilterreinigung merklich spürbar sind. Deutsche Hersteller bieten in diesen Segmenten oft gar keine oder kaum noch Dieselmotoren an.

Der Abgas-Skandal betrifft vor allem Deutschland?

Verfolgt man die Medien, könnte glatt der Eindruck entstehen, Deutschland sei das einzige Land auf der Welt, das ein Problem mit Dieselpartikeln hätte. Das ist jedoch Unsinn. Wie die Zahlen erahnen lassen, halten nahezu alle Diesel-PKW, die heute auf der Straße unterwegs sind, die immer wieder verschärften Grenzwerte für Stickoxide nicht ein. Und Diesel-PKW sind natürlich nicht nur in Deutschland unterwegs. Den höchsten Anteil weisen Italien (57% bei den Neuzulassungen), Spanien (56,9%), Frankreich (52,1%), Belgien (52%) und Großbritannien (47,7%) auf. Erst dann kommt Deutschland mit einem [Marktanteil](#) von 45,8% bei den Neuzulassungen. Eine Ausnahme bilden hier vor allem die USA, wo der Anteil gerade einmal bei drei Prozent liegt, jedoch stetig steigt. Diesel-PKW sind in den USA stets Importe. Wenn US-Hersteller Dieselmotoren anbieten, dann sind dort meist Motoren europäischer Zulieferer verbaut, wie die Dieselmotoren des zum Fiat-Chrysler-Konzerns gehörenden italienischen VM Motori, die beispielsweise im fast drei Tonnen schweren Ungetüm [Dodge Ram 1500 EcoDiesel](#) ihren Dienst tun. Hat die EPA dieses Modell eigentlich mal auf Stickoxide getestet?

Richtig ist, dass Dieselfahrzeuge technisch bedingt ein Problem mit dem Ausstoß von Stickoxiden haben. Hier spielt vor allem der Wirkungsgrad eine Rolle. Grob kann man sagen: Je höher der Wirkungsgrad, desto höher der Stickoxidausstoß. Andererseits

bestimmt der Wirkungsgrad natürlich auch den Verbrauch und damit den Kohlendioxid-Ausstoß. Hier heißt es wiederum: je höher der Wirkungsgrad, desto niedriger der Kohlendioxid-Ausstoß. Wir haben es also mit einem klassischen Zielkonflikt zu tun.

Dieser Zielkonflikt betrifft jedoch keinesfalls nur Deutschland. Die ganze Welt will den Kohlendioxid-Ausstoß senken, um das Klima zu retten. Dafür hat man in der Automobilbranche ja auch den Flottenverbrauch eingeführt, der dazu führt, dass es schon bald recht teuer für die Hersteller werden kann, wenn man den Verbrauch und damit den Kohlendioxid-Ausstoß nicht senkt. Und das ist natürlich vor allem über verbrauchsarme Diesel mit einem hohen Wirkungsgrad zu erreichen, die dann aber auch zu höheren Stickoxid-Ausstößen neigen.

Der Diesel ist ein Auslaufmodell, da er nicht umweltfreundlich ist?

Daraus nun den Schluss zu ziehen, der Diesel sei eine technische Einbahnstraße oder gar ein Auslaufmodell, wäre indes töricht. Den besten Gegenbeweis zeigen ja gerade eben die Testergebnisse selbst. Nehmen wir den BMW 520d, den Audi A5 2.0 TDI oder den Mercedes E 220 d – allesamt klassische Fahrzeuge der gehobenen Mittelklasse, die in Deutschland ein sehr großes Marktsegment abdecken. Diese drei Fahrzeuge zählen auch in puncto Stickoxid-Ausstoß zu den Klassenbesten und stoßen dabei kaum mehr Stickoxide aus als vergleichbare Benzinern. Dafür verbrauchen sie aber viel weniger Kraftstoff und stoßen daher auch viel weniger Kohlendioxid aus. Offenbar geht es doch, wenn man nur will. Auch 40-Tonner fahren ja schließlich mit Diesel und stoßen [weniger Stickoxide als die meisten Diesel-PKW](#) aus.

Wir haben es hier also weniger mit einem technischen, dafür aber umso mehr mit einem psychologischen Problem zu tun. Diesel-PKW sind nun einmal in der Herstellung ein wenig teurer als Benzinern und vor allem die Stickoxidgrenzwerte der seit September 2015 geltenden Euro-6-Norm stellen durchaus eine technische Herausforderung dar, die bei sachgemäßer Beachtung vor allem Kosten mit sich bringt. Nun ist eine funktionierende Harnstoffkatalyse (selektive katalytische Reduktion), mit der die Stickoxide wirkungsvoll aus dem Abgas gefiltert werden können, aber nicht unbedingt unbezahlbar – es geht hier um rund 1.000 Euro Mehrkosten. Dies ist im mittleren und oberen Preissegment offenbar kein großes Problem, schließlich ist hier der Anteil der Dienstwagen auch besonders hoch, bei denen der Kaufpreis nicht die oberste Rolle spielt. Im unteren Preissegment sind diese 1.000 Euro schon eine Hausnummer; daher findet man in dieser Klasse auch kaum Diesel. Generell ist der Rückgang des Marktanteils bei Diesel-Fahrzeugen in nahezu allen europäischen Ländern vor allem eine Folge des Abschmelzens des relativen Kostenvorteils. Die Mehrkosten für die Abgasreinigung rechnen sich schlicht oft nicht mehr mit dem

niedrigeren Kraftstoffpreis, ein Benziner wirkt attraktiver.

Und hier beginnt die nächste Problemrunde für die Hersteller – je weniger Diesel verkauft werden, desto höher ist dann der Flottenverbrauch und desto teurer wird es künftig für die Hersteller. Schließlich gelten ab 2021 strenge Grenzwerte [beim Kraftstoffflottenverbrauch](#), die ohne einen hohen Dieselanteil für deutsche Premiummarken nicht erreichbar sind. Die Strafen werden dann wohl auf die Fahrzeugpreise umgelegt und dann sollte auch den Bürgern klarwerden, dass Umwelt- und Klimaschutz nun einmal kostet.

Welche Rolle spielen die USA?

Wie bereits beschrieben, haben wir es hier mit einem recht komplizierten Zielkonflikt zu tun, der über mehrere Ebenen reicht und Politik sowie Automobilhersteller direkt betrifft. Eine Lösung, die alle Beteiligten glücklich macht, kann es dank des Zielkonflikts nicht geben. Senkt man die Grenzwerte, ist dies wohl schlecht für das Klima oder die Gesundheit. Verschärft man sie, schadet man damit der eigenen Wirtschaft, da sie im Vergleich zur internationalen Konkurrenz Wettbewerbsnachteile hinnehmen muss. Für letztere Variante hat man sich entschieden und die Nachteile betreffen vor allem den US-Markt.

Gerade im US-Markt, in dem große Pickups und hoch motorisierte SUVs einen überaus großen Marktanteil haben, hätte der Diesel eigentlich recht gute Verkaufschancen – weniger wegen der Preisvorteile beim Kraftstoff, die in den USA kaum eine Rolle spielen, dafür aber aufgrund der positiven technischen Aspekte. Für die USA war Diesel jedoch stets eine Mischung aus Agrarsprit für die Trecker und Treibstoff für Trucks. Dementsprechend groß sind auch die technischen Defizite amerikanischer Dieselmotorenhersteller. Mehr Diesel heißt für die USA stets auch mehr Importe aus Europa und eine Schwächung der eigenen Industrie.

Da kam das kriminelle Verhalten der VW-Verantwortlichen natürlich wie gerufen. Nur weil VW ein paar Euro sparen wollte, ist der Ruf des Diesels nun in den USA erst mal ruiniert. Dies hat natürlich direkte Auswirkungen auf den Markt, da vor allem deutsche Hersteller im Dieselsegment sehr innovative Modelle entwickelt haben und die Technik sich via Fiats Chrysler-Beteiligung sogar bei uramerikanischen Herstellern wie Dodge, Jeep oder Ram durchsetzen konnte. Die Technik – samt Motor – kam dabei aus Europa. Doch das ist nun wohl erst einmal Geschichte.

Wenn wir über den „Abgas-Skandal“ sprechen, reden wir auch über einen Wirtschaftskrieg 2.0. Sicher – die USA können nichts dafür, dass VW zu kriminellen Mitteln gegriffen hat, aber sie nutzen diesen Umstand natürlich auch sehr geschickt zum Schutze der eigenen

Industrie. America first. Und Deutschland? Wenn man die deutsche Debatte verfolgt, drängt sich geradezu der Eindruck auf, man hätte hierzulande größte Lust daran, sich selbst zu zerfleischen. Mit purer Lust reduzieren wir die Debatte auf eine Schlamm Schlacht gegen deutsche Hersteller, die so nicht gerechtfertigt ist. Denn einfache Lösungen gibt es nicht.

Wege aus der hausgemachten Krise

Panik war schon immer ein schlechter Ratgeber. Dass die Automobilkonzerne Fehler gemacht haben, steht außer Zweifel. Dass sie daraus gelernt haben, ist unwahrscheinlich. Und da die deutsche Politik fest in der Hand der Autolobby ist, ist auch von Berlin keine sinnvolle Lösung der Krise zu erwarten. Daher ist es gut, dass der „Abgas-Skandal“ eben kein rein deutsches Problem ist. Wenn das hysterische Geschnatter hierzulande mal etwas leiser wird, sollten wir daher unsere europäischen Nachbarn mal fragen, wohin sie eigentlich gehen wollen. Fiat ist der wichtigste italienische Industriekonzern, PSA und Renault-Nissan sind die Schwergewichte der französischen Industrie und alle drei Konzerne haben samt ihrer unzähligen Töchter mindestens das gleiche Problem wie ihre deutsche Konkurrenz – die Messwerte lassen sogar vermuten, dass die Probleme weitaus größer sein dürften.

Strenggenommen bieten sich nun zwei mögliche Alternativen an. Man könnte zum einen noch einmal ernsthaft überprüfen, wie schlüssig die sehr scharfen Stickoxid-Grenzwerte überhaupt sind. Es ist ja nicht so, [dass diese Vorgaben unumstritten wären](#). Mittlerweile hat das EU-Parlament Euro 6 in diesem Punkt ja auch schon [de facto außer Kraft gesetzt](#). Ob das gut oder schlecht ist, lässt sich von außen schlecht beurteilen. Dafür wären eine unabhängige wissenschaftliche Expertise und nötigenfalls weitere Studien nötig.

Wenn man die Grenzwerte mittelfristig nicht überarbeiten will und vielleicht sogar anfängt, die Einhaltung der Werte auch mal zu kontrollieren, wird der Anteil der Dieselfahrzeuge auf deutschen Straßen unweigerlich sinken. Das ist keine Katastrophe, führt jedoch auch erst einmal dazu, dass der Flottenverbrauch steigt und damit die Kohlendioxid-Emissionen zunehmen. Dies ließe sich wohl nur durch eine massive Subventionierung von Elektroantrieben ausgleichen, die ihrerseits mit hohen Kosten verbunden ist, aber aufgrund der ohnehin geplanten Energiewende auch konsequent erscheint.

Wie man es auch dreht – die Autohersteller müssen wohl umdenken, wenn wir nicht die 180°-Wende einleiten und sämtliche Klimaschutzabkommen und die daraus resultierenden Gesetze wieder zurückabwickeln wollen. Fest steht auch: Das Ganze wird teuer. Ob wir den Klima-/Umweltschutz nun über höhere Kosten beim Autokauf bezahlen oder über den Umweg der Steuersubventionen für Elektromobilität ist dabei sogar egal. Aber wer hat auch

gesagt, dass wir das Klima und die Umwelt für lau schützen können? Dies sollte nur immer mal wieder bewusst werden, dann reagieren wir unter Umständen auch auf Debatten wie den „Abgas-Skandal“ etwas gelassener und können dann vielleicht sogar rationale Lösungen angehen.



[<<*] Es ist immer schwer, die Nationalität von internationalen Konzernen zuzuweisen. Opel gehört beispielsweise aktuell zum französischen PSA-Konzern und vorher zur amerikanischen GM-Gruppe. Die Entwicklung und die Verwaltung sind jedoch vor allem in Deutschland niedergelassen. Ähnlich verhält es sich mit anderen Konzernen. Fiat Chrysler hat beispielsweise seinen Sitz aus Steuergründen in den Niederlanden und die Konzernzentrale sitzt in London. Ein niederländischer oder britischer Autohersteller ist Fiat Chrysler damit aber, zumindest gemessen am gesunden Menschenverstand, nicht. Daher benutzen wir in diesem Artikel auch die eigentlich „logischen“ Nationalitäten, die nicht immer juristisch korrekt sind.

[<<**] Nissan hat eine Allianz mit dem französischen Renault-Konzern, der auch gleichzeitig Großaktionär von Nissan ist und die Dieseltechnik für die Nissan-Modelle beisteuert.