

Der mit großem Tamtam angekündigte Diesel-Gipfel der Bundesregierung ging aus wie das Hornberger Schießen. Für Kunden älterer Diesel wird es wohl keine kostenlose Hardware-Nachrüstungen geben, dafür haben die Hersteller „großzügige Rabatte“ und „attraktive Umstiegsprämien“ versprochen. Die unterscheiden sich jedoch bei näherer Betrachtung auch nicht von den üblichen Sonderaktionen. Viele Diesel-Besitzer sind mit der „Dieseleinigung“ daher auch unzufrieden. Aber was hat man eigentlich realistisch erwartet? Auf welcher rechtlichen Basis will man die Industrie überhaupt zu Nachrüstungen „zwingen“? Und warum regen wir uns hysterisch über vermeintlich schmutzige Diesel auf, wenn Benziner doch keinesfalls unproblematischer sind? Vielleicht sollten wir nicht darüber diskutieren, ob wir Steuergelder für sinnlose Nachrüstaktionen verpulvern, sondern das Problem „Individualverkehr“ endlich einmal in den Fokus rücken. Von **Jens Berger**

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

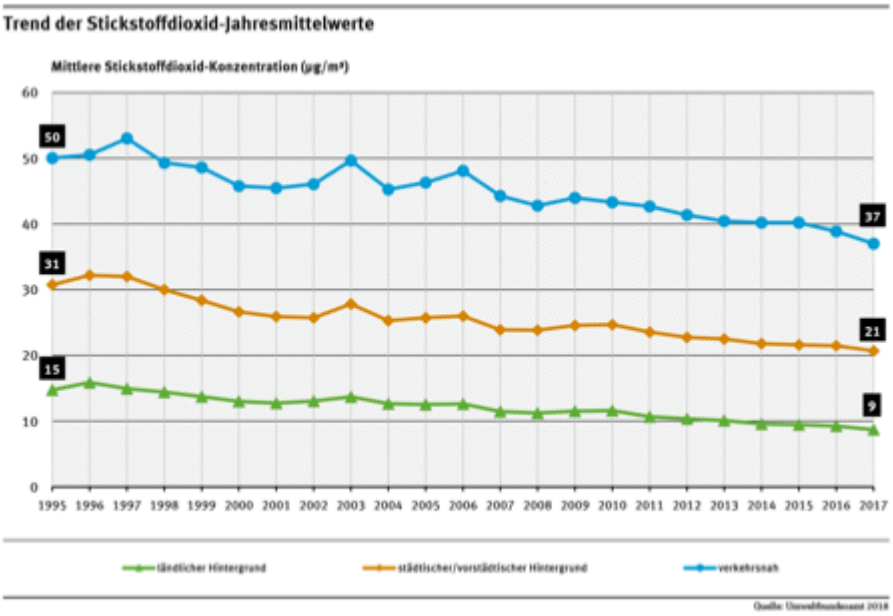
https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/181004_Diesel_Hysterie_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Man könnte es sich jetzt natürlich leicht machen und das übliche Klagelied von den armen Dieselfahrern, den betrügerischen Autoherstellern und der Politik singen, die den Lobbyisten mal wieder in den Allerwertesten gekrochen ist. Dieses Lied wird in dieser Woche von den Medien ohnehin hoch- und runtergespielt. Doch so einfach ist die Sache „leider“ nicht. Schließlich hat die aktuelle Debatte ja erst einmal nichts mit den vorsätzlichen Betrügereien von VW und Co. zu tun. Das ist ein anderes Thema, das man separat debattieren muss. Bei der Debatte rund um die drohenden Fahrverbote in einigen deutschen Städten geht es vielmehr um Fahrzeuge, die seinerzeit auf Basis der gesetzlichen Kriterien und der gültigen EU-Grenzwerte zugelassen wurden. Dass die Testergebnisse auf

dem Rollstand meist nur wenig mit den tatsächlichen Emissionen zu tun haben, wussten nicht nur die Hersteller, sondern auch die Politik und natürlich auch die Verbraucher. Doch es war allen Beteiligten offenbar schlichtweg egal. Man hat sich darauf verlassen, dass die gesetzlichen Unbedenklichkeitszertifikate mit Namen wie „Euro 4“, „Euro 5“ oder „Euro 6“ einen vor Einschränkungen schützen. Doch diese Rechnung hat man offenbar ohne die Gerichte gemacht, die nun in einigen deutschen Städten tatsächlich Fahrverbote für Autos beschlossen haben, deren Stickoxid-Ausstoß über einem bestimmten Grenzwert liegt.

Neue Grenzwerte bringen auch neue Probleme



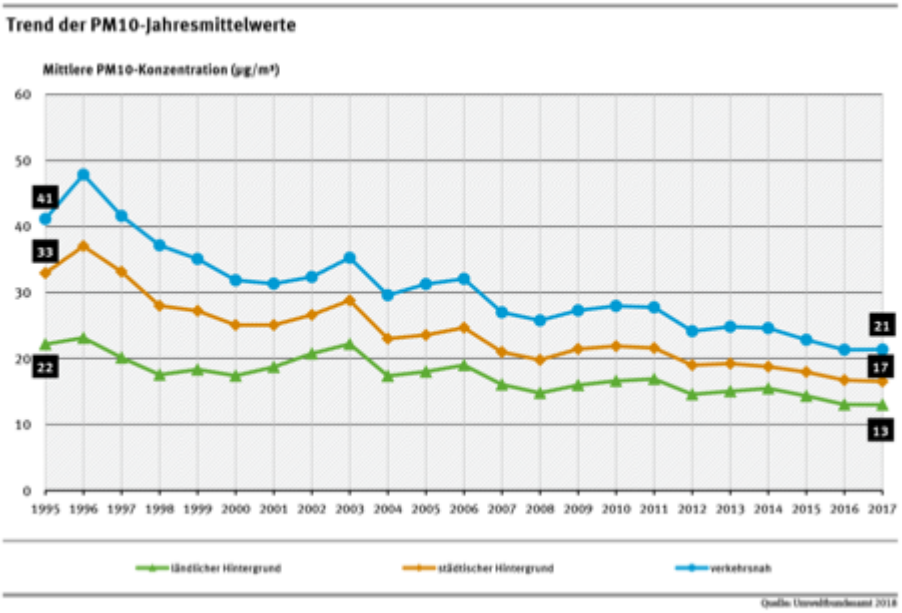
Das ist insofern dann doch ein wenig ungewöhnlich, da die gemessenen Stickoxidkonzentrationen seit Jahren klar rückläufig sind. Die Klagen über eine immer schlimmer werdende Belastung der Luft lassen sich jedenfalls nicht durch harte Zahlen belegen. Auf Basis der heutigen Werte hätte man noch vor zwanzig Jahren wohl jedes einzelne Auto aus dem Verkehr ziehen müssen. Die heute von den Gerichten aufgegriffenen Grenzwerte wurden auch erst 2010 verabschiedet und beziehen sich auf die Atemluft, haben also nur indirekt etwas mit den gesetzlichen Grenzwerten bei der Fahrzeugzulassung zu tun. Trotz abnehmender Werte gibt es in Deutschland aber 14 Städte, in denen der Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ deutlich überschritten wird. Einige Kommunen wurden daher von den Gerichten dazu verdonnert, hier Abhilfe zu schaffen. Zwar gibt es viele Verursacher von Stickoxiden – im innerstädtischen Bereich, um den es hier geht, spielt der Straßenverkehr jedoch mit sehr großem Abstand die Hauptrolle. Wer die Grenzwerte

einhalten will, hat also zwei Möglichkeiten: Entweder man verringert den Straßenverkehr im Ganzen oder man sorgt dafür, dass im Straßenverkehr weniger Stickoxide ausgestoßen werden. Die Bundesregierung hat sich für letztere Variante entschieden und das ist natürlich für Besitzer emissionsstarker Autos keine gute Nachricht.

Emissionsstark sind bei den Stickoxiden vor allem ältere Dieselfahrzeuge, aber auch neuere Fahrzeuge, zum Teil sogar mit Katalysator, überschreiten die Grenzwerte in der Realität oft massiv. Die realen Emissionen spielen bei der gesamten Debatte jedoch keine Rolle. Es geht unverständlicherweise nur um die offiziellen Messwerte, die jedoch wenig aussagekräftig sind. Die Schlussfolgerung aus diesen fragwürdigen Prämissen besteht dann aus den vieldiskutierten „Fahrverboten“ für ältere Diesel. Und auch hier gibt es nun zwei Lösungen: Entweder man rüstet die älteren Diesel mit einer funktionierenden Einrichtung (SCR-Katalysator) nach oder man ersetzt den älteren Diesel komplett. Ersteres wird freilich von den Besitzern der älteren Diesel favorisiert, wirft aber nicht nur die Frage der technischen Machbarkeit, die nicht bei jedem Wagen gegeben ist, und vor allem die Kostenfrage auf. Wer soll das bezahlen? Die Hersteller? Aber aufgrund welcher rechtlichen Basis? Solange man den Herstellern keine Täuschung oder Manipulation vorwerfen kann, kann man sie auch nicht für die Nachteile zur Verantwortung ziehen, die die Kunden ihrer Produkte aufgrund kommunaler Gerichtsentscheide haben. Dann soll der Bund die Kosten übernehmen? Warum aber sollten Millionen Steuerzahler eine Nachrüstung bezahlen, deren gesamtgesellschaftlicher Vorteil doch eher marginal ist? Bleibt der Dieselfahrer selbst. Doch der fühlt sich natürlich – und das nicht zu Unrecht – als Sündenbock einer grassierenden Hysterie. Denn mit welchem Recht fokussieren Medien und Öffentlichkeit die Frage der gesunden Atemluft derart auf die Stickoxide und die Dieselabgase?

Was ist mit den Benzinern? Was mit dem Feinstaub?

Kommen wir dazu zur zweiten Lösung des Problems: **Wenn die Dieselbesitzer in den „Problemstädten“ nun ihre „Stinker“ stark bezuschusst gegen moderne Benziner eintauschen können, ist der Umwelt damit nämlich auch nicht geholfen.** Denn da, wo viele Diesel ein Stickoxidproblem haben, haben Benziner ein Feinstaubproblem.



Auch die Feinstaubkonzentration geht im Trend deutlich zurück, übersteigt in den Ballungsräumen ebenfalls immer wieder die Grenzwerte. Feinstaub ist für die Gesundheit mindestens ebenso schädlich wie Stickoxide und auch hier drohen bereits Fahrverbote – nur diesmal nicht für Diesel, sondern für Benziner. Betroffen sind auch als besonders umweltfreundlich geltende Kleinstwagen wie der Smart, dessen Feinstaubemissionen im realen Verkehr schon mal 400-mal so hoch wie die gesetzlichen Grenzwerte sind. Aber auch auf dem Prüfstand halten die meisten Benziner die geltenden Grenzwerte nicht ein. Wer also nun seinen Euro-5-Diesel gegen einen Euro-6-Benziner eintauscht, schädigt die Umwelt damit sogar unter bestimmten Umständen. Man tauscht den Teufel sprichwörtlich gegen den Beelzebub ein.

Kostenlose Werbung für Rabattaktionen

Egal wie sinnfrei dieser Tausch ist, er stellt natürlich den Hauptgewinn für die Autohersteller dar. Da wundert es nicht, dass genau diese Lösung auch die einzige halbwegs konkrete Antwort der „Dieseleinigung“ für die geplagten Dieselbesitzer war. Nun gibt es tolle Prämien und Rabatte! Ist das so? Aller Voraussicht nach: Nein! Denn bei all den beeindruckenden Zahlen, die momentan von den Marketingabteilungen der Hersteller herausposaunt werden, wird gerne vergessen, dass sie sich auf den Listenpreis beziehen. Dieser Listenpreis ist jedoch eine oft nur sehr grobe Empfehlung, die in der Realität keine große Rolle spielt. Denn in der Praxis liegen die realen Verkaufswerte teils sehr deutlich unter diesen Listenpreisen – im Schnitt sind es 13%, bei bestimmten Herstellern auch 30%

und mehr. Noch größer sind die Rabatte bei den sogenannten „taktischen Zulassungen“. Neuwagen werden vom Hersteller selbst für einen Tag angemeldet und dann als „Tageszulassung“ oder „Vorführwagen“ mit deutlichen Rabatten an den Endkunden verkauft.

Dies relativiert die „Umtauschprämien“ sehr deutlich. Renault bietet beispielsweise für seine Spitzenmodelle Espace und Talisman einen Rabatt von 10.000 Euro. Das hört sich gut an. Ein Espace kostet laut Liste mindestens 39.100 Euro. Mit einer Tageszulassung bekommt man den Wagen jedoch auch heute schon für weniger als 29.000 Euro. Der versprochene Rabatt ist also nichts als eine Werbeaktion. Ähnlich dürfte es sich bei den deutschen Herstellern verhalten, die bislang nur grobe Zahlen nennen. BMW spricht beispielsweise von 6.000 Euro Rabatt. Ein typischer 3er BMW ist ab 45.000 Euro Listenpreis zu haben. Die 6.000 Euro Prämie entsprechen hier also exakt dem Durchschnittsrabatt von 13% – bei Mercedes und VW sieht es ähnlich aus. Die Hersteller können sich freuen. **Wann wurden zuletzt ihre Rabattaktionen sogar als Hauptnachricht in der Tagesschau verkündet?**

NachDenken und Umdenken!

Dabei geht die gesamte Debatte ohnehin in die falsche Richtung. Ein Herumdoktern an den Fahrzeugen selbst ist ja nur die eine Lösung. **Viel sinnvoller erscheint da aber doch die generelle Verminderung des Straßenverkehrs in den Ballungsräumen.** Würde man beispielsweise den öffentlichen Nahverkehr für Pendler kostenlos machen, könnte man mit dieser Maßnahme sicher so viele Autos von der Straße bekommen, dass die Grenzwerte künftig auch ohne Umrüstungen oder Tauschaktionen eingehalten werden – und zwar nicht nur bei den Stickoxiden, sondern auch bei allen anderen Emissionen wie Feinstaub oder CO2. Wenn der Bund denn unbedingt Geld in die Hand nehmen will, dann sollte der den öffentlichen Personennahverkehr stärken und das schöne Steuergeld nicht für fragwürdige Hardware-Nachrüstungen ausgeben. Statt in Hysterie zu verfallen, sollten wir nachdenken und umdenken. Doch das scheint zu viel verlangt, wie ein Blick in die aktuellen Medien zeigt.