

Umweltprämien auf freiwilliger Basis

Diesel-Gipfel | Autokonzerne versprechen Updates der Abgasreinigung, aber keine Umbauten am Motor

■ Von Roland Pichler

Berlin. Der Diesel-Gipfel hatte das Ziel, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Städten zu vermeiden. Ob das klappt, ist umstritten. Fest steht, was die Autobauer und Politik nun tun wollen – Fragen und Antworten.

Wie lief der Diesel-Gipfel? Der Diesel-Gipfel in Berlin hat viel länger gedauert als geplant. Das zeigt, wie schwierig die Gespräche waren. Herausgekommen ist immerhin ein Minimalkonsens.

Was müssen die Hersteller nun liefern? Die deutschen Autohersteller

haben zugesagt, 5,3 Millionen Dieselaautos mit den Abgasgrenzwerten Euro 5 und Euro 6 freiwillig nachzurüsten. Darin enthalten sind aber die rund 2,5 Millionen Diesel aus dem Volkswagen-Konzern, die nach Bekanntwerden des Diesel-Skandals auf Druck der Behörden zurückgerufen werden müssen und ein Software-Update erhalten. Immerhin werden also 2,8 Millionen Autos zusätzlich angepasst. Nach Angaben des Verbands der Deutschen Automobilindustrie (VDA) soll ein Großteil der Euro-5-Diesel und ein kleiner Teil der Euro-6-Diesel umgerüstet werden. Bei Euro 6 handelt es sich um den neuesten Standard. Nach VDA-

Angaben fahren knapp sieben Millionen Fahrzeuge deutscher Konzernmarken mit Euro-5- und Euro-6-Norm auf den Straßen. Zum Software-Update verpflichten sich nur die deutschen Hersteller.

Wie stark ist die Abgasmin- derung tatsächlich? Die Stickoxid-Belastung dieser Fahrzeuge wird mit dem Aufspielen der Software laut VDA um 25 bis 30 Prozent reduziert. Das ist technisch eine erhebliche Verbesserung, die Anstrengungen bleiben dennoch deutlich hinter den politischen Erwartungen zurück. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) sagte direkt nach dem Spitzentref-

fen, es sei vereinbart worden, dass der Ausstoß der Stickoxide um durchschnittlich 30 Prozent vermindert werden muss. Um das zu erreichen, müssten sich die Hersteller noch mehr anstrengen. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) betonte, dass mit der Umrüstung in den kommenden Monaten begonnen werden soll. Bis 2018 sollen alle Fahrzeuge angepasst sein.

Welche Hersteller bieten das Software-Update? An der Software-Nachrüstung beteiligen sich die Autokonzerne BMW, Daimler, Opel und Volkswagen. VW hat 3,8 Millionen Fahrzeuge für die Nachrüstung angemeldet, Daimler rund eine Million Wagen und BMW 300 000 Autos. Ford beteiligt sich demnach nicht. Auch die ausländischen Importeure sind bisher nicht dabei. Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) kritisierte, dass sich der Verband der ausländischen Importeure nicht beteiligt. Das sei bei dem nennenswerten Marktanteil der Importmarken nicht hinnehmbar.

Kommen die Kaufprämien für ältere Dieselfahrzeuge? Nein, ein staatliches Programm mit Kaufanreizen wird es nicht geben. Gleichwohl wollen Industrie und Politik erreichen, dass beispielsweise Dieselfahrzeuge, die zehn Jahre und älter sind, nicht mehr lange im Verkehr bleiben. Bund, Länder und Industrie verständigten sich darauf, dass die einzelnen Hersteller Umstiegsprämien auf freiwilliger Basis anbieten. Die Autohersteller sollen Kaufanreize anbieten, wenn sich Fahrzeugbesitzer mit einem älteren Diesel für einen Neuwagen entscheiden. Die Bundesregierung will flächendeckende Stichproben machen, dass die Kaufanreize am Markt auch weitergegeben werden. Die drei großen deutschen Automobilhersteller wollen Millionen Besitzer älterer Dieselaautos mit Sonder-

prämien zum Umstieg auf modernere Fahrzeuge locken. BMW-Chef Harald Krüger sagte, sein Konzern werde Besitzern von Autos der Schadstoffklasse Euro-4 oder schlechter europaweit eine Umweltprämie von 2000 Euro anbieten. Seine Kollegen von Volkswagen und Daimler, Matthias Müller und Dieter Zetsche, kündigten ähnliche Programme an, nannten aber keine Details.

Welche weiteren Maßnahmen sind für eine saubere Luft geplant? Die Bundesregierung will einen Fonds »Nachhaltige Mobilität für die Stadt« auflegen. Daran wollen sich BMW, Daimler und VW finanziell beteiligen. Der Fonds soll mit 500 Millionen Euro ausgestattet werden. Davon stellt der Bund 250 Millionen Euro zur Verfügung. Den Rest steuern die Hersteller bei. Bisher haben die Unternehmen BMW, Daimler und VW angekündigt, dass sie mit dabei sind. Die Politik mahnte auch die ausländischen Hersteller an, bei dem Fonds mitzumachen. Außerdem kündigte Dobrindt an, dass zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, um Busse, Taxen und kommunale Flotten schneller zu erneuern. Dafür sollen 250 Millionen Euro ausgegeben werden. Mehr Geld wird für die Verbesserung der Infrastruktur in Städten ausgegeben. Das bestehende Förderprogramm soll von 125 Millionen auf 200 Millionen Euro aufgestockt werden. Das Geld fließt zum Beispiel in den Ausbau von Fahrradwegen.

Was sagt die Automobilindustrie zu dem Treffen in Berlin? Die Automobilhersteller kennen sich dazu, dass sie in der Vergangenheit beim Thema Diesel einiges falsch gemacht haben. »Die Automobilindustrie ist sich bewusst, dass sie erheblich an Vertrauen verloren hat. Wir müssen und werden daran arbeiten, dieses Vertrauen wiederzugewinnen«, hieß es.

■ Zitate

» Es ist wichtig, dass nicht alle Hersteller über einen Kamm geschoren werden. Es gibt in der Branche durchaus Hersteller, die sich an gesetzliche Rahmenbedingungen halten.«

Gunnar Herrmann, Chef von Ford Deutschland

» Wir setzen darauf, den Diesel zu verbessern, anstatt ihn zu verbieten.«



Dieter Zetsche, Daimler-Vorstandsvorsitzender

» Ob Software-Updates ausreichen, um Fahrverbote zu vermeiden, oder ob für ältere Dieselaautos zum Teil auch Filtersysteme, also Hardware, erforderlich sind, wird davon abhängen, wie stark die Stickoxidwerte gesenkt werden können.«

Eva Lohse (CDU), Präsidentin Deutscher Städtetag

» Wir setzen auf Anreize, nicht Verbote. Die Regierung muss Rücksicht auf finanzschwache Fahrer nehmen, die sich den Umstieg nicht leisten können.«

Jörg Leichtfried, Verkehrsminister Österreich

» Die rasche Einigung ist wichtig für die starken Automobilzulieferer mit Tausenden von Arbeitsplätzen in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg.«

Dieter Teufel (Tuttlingen), IHK-Präsident der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg

» Millionen Autofahrer bekommen nochmal vor Augen geführt, dass der Betrug an ihnen wie ein Kavaliersdelikt behandelt wird.«

Bernd Riexinger, Linken-Chef

» Die Automobilindustrie hat uns das eingebrockt. Wenn Software-Updates nicht ausreichen und Nachbesserungen an den Bauteilen nicht möglich sind, dann muss das Fahrzeug ersetzt werden.«

Cem Özdemir, Grünen-Chef

» Die Ergebnisse des Diesel-Gipfels werden aber leider nicht reichen, um die Grenzwerte in den belasteten Städten unter die gesetzlichen Vorgaben zu bringen.«

Winfried Kretschmann (Grüne), Ministerpräsident Baden-Württemberg

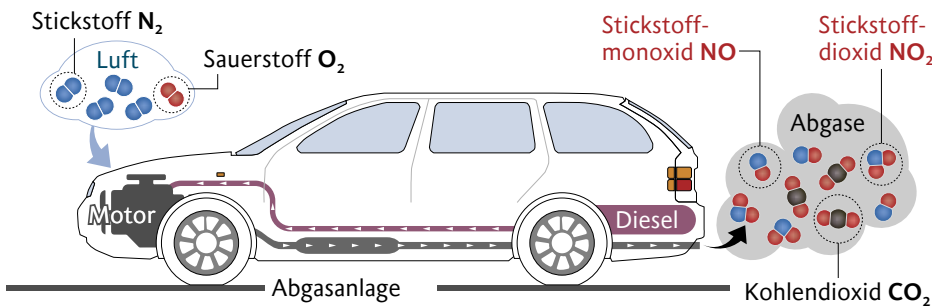
» Dass der Diesel eine saubere Antriebstechnologie sein kann, wissen wir seit Langem. Die Automobilindustrie muss endlich liefern und die notwendigen Mittel hierfür in die Hand nehmen.«

Ulrich Klaus Becker, ADAC-Vizepräsident

■ Abgasreinigung bei Dieselfahrzeugen

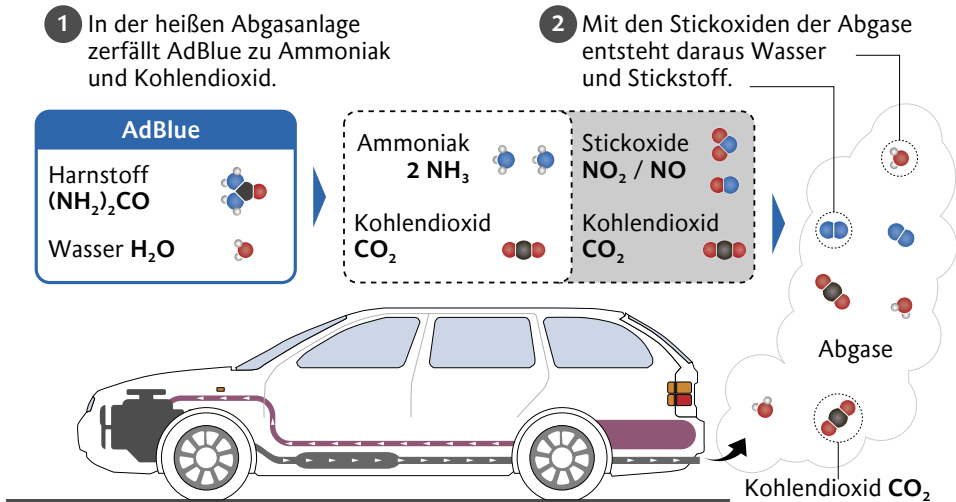
Ablauf ohne Abgasreinigung

Im Motor entstehen durch die Verbrennung von Diesel mit Luft **schädliche Abgase** und das Treibhausgas Kohlendioxid.



Ablauf mit Abgasreinigung durch Harnstoffeinspritzung

Durch Zugabe eines Harnstoff-Wasser-Gemisches (z. B. AdBlue) werden die Stickoxide (NO₂ und NO) in Wasser und harmlosen Stickstoff umgewandelt.



Ein Riss im Auto-Land – und die Inszenierung misslingt

Reaktionen | Hersteller sagen Nachrüstung von 5,3 Millionen Dieseln zu / Kritik von Umweltschützern

■ Von Bärbel Krauß

Berlin/Stuttgart. Für Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) sind die Ergebnisse des Gipfels in Berlin nur ein erster Schritt hin zur besseren Luft. »Das wird aber leider nicht reichen, um die Grenzwerte in den belasteten Städten unter die gesetzlichen Vorgaben zu bringen«, sagte er nach dem Gipfel. Weitere Schritte müssten schnell und in einem verbindlichen Zeitrahmen folgen. Ein Baustein könne dabei sein, dass die Hersteller den Verbrauchern eine Prämie anbieten, um alte Diesel-Autos durch moderne Fahrzeuge zu ersetzen. »Hier ist die Automobilindustrie eindeutig in der Bringschuld und nicht der Staat.«

Die Bilanz von Dieter Zetsche sieht da deutlich rosiger aus: Mit Nachbesserungen bei rund einer Million Dieselaautos von Mercedes-Benz in Deutschland will Daimler den Stickoxid-Ausstoß der Fahrzeuge im Schnitt um 25 bis 30 Prozent senken. Ein Fahrverbot wäre Sicht des Daimler-Chefs ein »klimapolitisches Eigentor«. »Denn solange E-

Autos noch einen geringen Marktanteil haben, ist die Optimierung des Dieselantriebs einer der wirksamsten Hebel zur Erreichung der Klimaziele durch weniger CO₂ im Straßenverkehr.« Europaweit ruft Daimler rund drei Millionen Fahrzeuge für ein Software-Update in die Werkstätten. Umweltschutzorganisationen wie Greenpeace und auch der ökologisch orientierte Verkehrsclub VCD hatten sich zu Protesten vor dem Dienst- sitz von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) versammelt. Greenpeace-Aktivistinnen stiegen aufs Dach und befestigten ein riesiges Banner. »Willkommen in Fort NO_x« stand in weithin lesbaren Buchstaben über dem Haupteingang. NO_x steht für Stickoxide, die in vielen Dieselmotoren in hoher Konzentration entstehen und als Atemgifte wirken können.

Nur ein paar Meter weiter hatte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) ihren aufblasbaren Mercedes mit der Aufschrift »Diesel-Abgase töten« aufgebaut. Viele Demonstranten trugen zum Zeichen ihres Protests gegen verschmutzte Städte einen Mundschutz, auf

Transparenten forderten sie: »Dobrindt aufs Fahrrad.« Die Gipfel-Teilnehmer waren zu diesem Zeitpunkt aber nicht wie geplant auf dem Weg ins Verkehrsministerium, sondern ihr Treffen wurde aus »Sicherheitsgründen« ins Innenministerium verlegt. Ein Spießrutenlauf sollte ihnen erspart werden. Dobrindt hatte mit Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) die Chefs der großen Autobauer sowie Branchenverbände und die IG Metall zu dem Gipfel eingeladen. Auch neun Länder-Ministerpräsidenten waren bei

dem Treffen dabei. Ihr Ziel: Diesel-Fahrverbote in den Innenstädten vermeiden. Im Lauf des Tages wurde immer deutlicher, dass die vollmundigen Ankündigungen von einem »Wendepunkt« im Verhältnis zwischen Autoindustrie und Regierenden an diesem Tag nicht eingelöst werden. Vollends offenbar wurde das, als der Verband der Autoindustrie VDA seine Mitteilung zu den Gipfel- ergebnissen lange vor der gemeinsamen Pressekonferenz lancierte – ein Affront. Das Vorgehen und das Ergebnis, dass nur 2,8 Millionen

zusätzliche Diesel – insgesamt sind es 5,3 Millionen – mit Software-Updates versehen werden sollen (VW muss wegen des Skandals um manipulierte Dieselmotoren ohnehin 2,5 Millionen Autos umrüsten), ist da kaum mehr schönzureden. Dann am frühen Abend Auftritt der Minister: Dobrindt sieht eine »sinnvolle Basis« gelegt, Hendricks spricht von einem »klaren Anforderungskatalog« an die Hersteller. Aber mehr als vier Arbeitsgruppen, die über technische Umrüstung reden sollen, hat sie nicht zu bieten. Nach Durchbruch klingt das nicht.

Die Verbraucher in Deutschland haben unterdessen ihr Urteil längst gefällt. Sie schlagen einen Bogen um den Diesel. Im Juli schrumpften laut Kraftfahrt-Bundesamt die Neuzulassungen von Selbstzündern um fast 13 Prozent. Dagegen legten Verkäufe von Benzinern zu. Ihr Anteil liegt inzwischen bei 56 Prozent, während Dieselaautos nur noch etwas mehr als 40 Prozent ausmachen. Vor der Diesel-Krise war es umgekehrt.



Nicht zu Fuß oder auf dem Rad, sondern in Limousinen bewegten sich die Teilnehmer zum neuen Gipfel-Ort. Foto: Nietfeld