

[nzz.ch](https://www.nzz.ch)

Ergebnisse des Diesel-Gipfels in Berlin: Grosses Theater, kleiner Applaus

Michael Rasch

5-6 Minuten

Kommentar 2.8.2017, 17:47 Uhr

Die deutschen Autobauer kommen beim Berliner Gipfel mit einem Blechschaden davon. Zwar sollten bei allen Regulierungen stets auch die Kosten bedacht werden, doch die Ergebnisse sind arg mager.



Die Spitzen der Autoindustrie am Diesel-Gipfel, von rechts nach links: Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Autoindustrie, BMW-Chef Harald Krüger, Daimler-Chef Dieter Zetsche und Volkswagen-Chef Matthias Müller. (Axel Schmidt/DPA/Keystone)

Die Diesel-Krise in Deutschland (was machen eigentlich andere EU-Länder?) ist das Sommertheater 2017. Der Höhepunkt des Dramas dürfte mit dem Gipfel in Berlin wohl erreicht sein. Die

Autokonzerne kommen mit einem kleinen Blechschaden davon, denn im Wesentlichen müssen sie «nur» rund fünf Millionen Fahrzeuge durch ein Software-Update sauberer machen. Die Kosten dafür liegen bei etwa 100 Euro pro Auto. Eine um das 15-fache teurere Nachrüstung der Abgasreinigung ist vorerst vom Tisch, wenngleich sich die Konzerne diese mit Schmerzen hätten leisten können. Das grosse Gipfel-Theater verdient nur einen kleinen Applaus.

Bei der Abgas-Diskussion geht es nämlich um weit mehr als das Füllen des medialen Sommerlochs. Dennoch ist sie alles andere als frei von Ironie. Im Prinzip ist nämlich seit vielen Jahren bekannt, dass gewisse Emissionsvorgaben von den Autobauern nur unter idealen Bedingungen oder auf dem Prüfstand erfüllt werden. Im realen Fahrbetrieb sind die Wagen meist meilenweit vom Einhalten der Stickoxid-Grenzwerte entfernt. Das gleiche gilt übrigens bei den Herstellerangaben für den Benzinverbrauch, die das Papier nicht wert sind, auf dem sie geschrieben stehen. Wie lange dauert es wohl noch, bis auch hier der angebliche Volkszorn überkocht?

Beim Stickoxid-Ausstoss wurde von den Automobilkonzernen jedoch gezielt betrogen. Es besteht zudem der Verdacht auf kartellartige Absprachen bei der Abgasreinigung und vielen Menschen dürfte die gravierende Diskrepanz zwischen den gesetzlichen Regeln und dem realen Ausstoss nicht bewusst gewesen sein. Die Vorgaben für Diesel-Fahrzeuge der Normen Euro 6 (sie gilt seit 2014) und Euro 5 (galt ab 2009) liegen bei 80 bzw. 180 Milligramm Stickoxid pro Kilometer. In der Realität sollen Diesel im Durchschnitt auf rund 500 und 900 Milligramm kommen. Nun könnte es für die Selbstzünder wegen der hohen Stickoxid-Belastung in deutschen Städten zu Fahrverboten kommen. Erst diese Gefahr hat die Politik alarmiert, denn es

drohte die massive Verärgerung von Millionen von Autofahrern kurz vor der Wahl im September.

Die Autoindustrie ist nicht die erste Branche, die miterlebt, dass eine langjährig gehegte und tolerierte Praxis, die vielleicht noch an der Grenze der Legalität war, plötzlich als illegitim angesehen wird. Banken können ebenfalls ein Lied davon singen. Zu beachten ist bei der Diskussion jedoch, dass die Grenzwerte der Normen Euro 6 bis Euro 2 auch im Kontext des jeweiligen Stands der Technik und der Regulierung zu sehen sind. Über das Zustandekommen der einzelnen Grenzwerte, das sicher einer gewissen Willkür im politischen Prozess unterliegt, könnte man jedenfalls trefflich diskutieren.

Dennoch sind die Diskrepanzen zwischen Vorgaben und Emissionen so gross, dass es sicher richtig ist, die Konzerne stärker an die Kandare zu nehmen und die Verflechtung mit der Politik zu lockern. Allerdings müssen auch beim Gesundheits- und Umweltschutz die Kosten und Konsequenzen in anderen Bereichen berücksichtigt werden. Das kommt in der laufenden Diskussion zu kurz. Wollte man den totalen Gesundheits- und Umweltschutz, müsste man das Auto – und viele andere Verkehrsmittel – komplett verbieten.

Je strenger die Vorgaben sind, desto höher werden die Kosten, um diese zu erreichen oder die Anreize, sie zu umgehen. Stark steigende Produktions- und/oder Umrüstkosten senken kurzfristig die Wettbewerbs- und damit Zukunftsfähigkeit der Konzerne und dürften mittelfristig ohnehin auf die Kunden abgewälzt werden. Deshalb sollten sich alle Parteien bewusst sein, dass nicht nur der grösstmögliche Schutz von Gesundheit und Umwelt im Fokus stehen darf, sondern es immer um eine Güterabwägung geht, bei der ein Optimum aus gutem Gesundheits- und Umweltschutz, vernünftigen

betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen und realistischen Vorgaben für Grenzwerte anzustreben ist. Dieses Optimum ist beim Berliner Diesel-Theater noch nicht erreicht worden: Autokonzerne und Politik hätten mehr leisten können, um Vertrauen zurückzugewinnen.