

DieSELgipfel

Wer darf aufatmen? Beim Treffen in Berlin geht es den Autofirmen nicht um bessere Luft – sondern darum, Fahrverbote zu vermeiden

Einige Autos werden vielleicht etwas sauberer

DIESELGIPFEL Bei rund 5 Millionen Fahrzeugen wollen Hersteller neue Software aufspielen, um die Emissionen zu mindern. Außerdem gibt es ein bisschen neues Geld für abgasgeplagte Städte und Herstellerprämien beim Fahrzeugwechsel

AUS BERLIN MALTE KREUTZFELD

Die deutschen Autohersteller werden insgesamt 5,3 Millionen Dieselfahrzeuge mit neuer Software ausstatten, um die giftigen Stickoxid-Emissionen zu mindern. Das gab Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) als zentrales Ergebnis des Dieselpipfels bekannt, zu dem am Mittwoch Automobilindustrie und Politik in Berlin zusammengekommen waren. Durch Software-Updates werde erreicht, dass Fahrzeuge „sofort wirksam weniger NO_x ausstoßen“, sagte Dobrindt.

Für die Fahrzeugbesitzer soll das Update kostenlos sein.

Motorleistung, Verbrauch und Lebensdauer würden darunter nicht leiden, erklärte der Verband der Automobilindustrie.

Mit gut fünf Millionen nachzurüstenden Fahrzeugen ist die Zahl geringer, als im Vorfeld erwartet worden war. Insgesamt gibt es in Deutschland gut zwölf Millionen Diesel-Pkws, davon erfüllen rund neun Millionen die Abgasnorm Euro 5 oder 6, die für die Nachrüstung infrage kommen. Zudem war der überwiegende Teil dieser Nachrüstungen schon vorher bekannt: Allein Volkswagen muss wegen der Abgasaffäre in Deutschland rund 2,5 Millionen

Fahrzeuge nachbessern; Daimler hatte kürzlich angekündigt, europaweit 3 Millionen Dieselpkws nachzubessern.

Mit diesem Ergebnis hat sich die Automobilindustrie weitgehend durchgesetzt. Sie setzt zur Abgasminderung auf Software-Updates, weil diese Maßnahme mit rund 150 Euro pro umzurüstendem Fahrzeug sehr günstig ist. Dobrindt hatte diesen Kurs unterstützt. Allerdings ist die Wirksamkeit der Maßnahme begrenzt (siehe links).

Ebenso wie Umweltverbände und ADAC hatte Umweltministerin Barbara Hendricks (SPD) darum zunächst Änderungen am Motor selbst gefordert, die

weitaus wirksamer, aber auch erheblich teurer sind. Mit dieser Forderung konnte sie sich aber nicht durchsetzen. Nach Abschluss des Gipfels bezeichnete sie die Software-Updates als „ersten wichtigen Schritt“, der aber noch nicht ausreichte, um die EU-Grenzwerte einzuhalten. „Es besteht noch eine Lücke, die geschlossen werden muss“, sagte Hendricks. „Darüber werden wir uns weiter Gedanken machen müssen.“

Neben der Software-Nachrüstung wollen die Autobauer „eigenfinanzierte Anreize“ schaffen, um die Flottenerneuerung zu fördern und ältere Dieselfahrzeuge vom Markt zu brin-

gen“, sagte Dobrindt. BMW etwa kündigte eine zusätzliche Prämie von 2.000 Euro an, wenn ein alter Diesel durch eine saubere Variante oder ein Elektrofahrzeug ersetzt wird.

Zudem ist ein neuer Fonds in Höhe von 500 Millionen Euro geplant, aus dem die 28 Kommunen mit besonders hohen NO_x-Werten unterstützt werden sollen, etwa bei der „Digitalisierung“ und „Verflüssigung des Verkehrs“, wie Dobrindt sagte.

Oppositionspolitiker reagierten mit scharfer Kritik auf die Pläne des Gipfels. „Millionen Autofahrer bekommen noch mal vor Augen geführt, dass der Betrug an ihnen wie ein Kava-

liersdelikt behandelt wird“, erklärte der Linken-Vorsitzende Bernd Rixinger. Grünen-Fraktionsvize Oliver Krischer kritisierte, der Gipfel versuche, „mit Placebo-Maßnahmen den Diesel zu retten“.

Auch an der Börse wurden die ersten Nachrichten über die Gipfel-Ergebnisse als Sieg der Autoindustrie gewertet: Die Aktien der großen Autobauer drehten am Mittwochmittag ins Plus. BMW, Daimler und VW gewannen bis zu 7 Prozent.

Weniger überzeugt von der Zukunft des Diesels sind hingegen die Kunden: Die Zahl der Diesel-Neuzulassungen sank im Juli um 13 Prozent.

Was nutzt so ein Update?

VERBRAUCHER Neue Software ist umstritten

BERLIN taz | So einig sind sich die Verkehrsverbände selten: Sowohl der große Auto-Verband ADAC als auch der kleine, ökologisch ausgerichtete Verkehrsclub Deutschland (VCD) halten die Software-Updates, auf die sich der Dieselpipfel am Mittwoch geeinigt hat, für unzureichend. „Reine Software-Updates reichen bei den meisten Modellen nicht aus, damit die Autos die Stickoxid-Grenzwerte einhalten“, sagt VCD-Experte Gerd Lottsiepen. Durch neue Software sinke der Schadstoffausstoß nur um 20 bis 25 Prozent, meint auch ADAC-Technikchef Reinhard Kolke. „Das löst das Problem nicht.“

Beide Verbände fordern stattdessen technische Änderungen am Motor selbst. „Der ADAC ist für eine echte Nachrüstung mit SCR-Katalysator und einer Harnstoff-Einspritzung, denn sie würde 90 Prozent schaffen“, sagt Kolke. Einigkeit besteht auch darüber, wer die Kosten tragen soll: die Autohersteller.

Und sollten Dieselbesitzer die neue Software aufspielen lassen, auch wenn sie nicht ausreicht? Hier sind sich die Verbände nicht mehr ganz so einig. „Der ADAC rät Autofahrern, das Update machen zu lassen, zumal der Aufwand gering ist“, sagt Kolke. VCD-Sprecher Lottsiepen ist vorsichtiger. „Es muss schnell durch unabhängige Institute geprüft werden, ob es tatsächlich positive Effekte hat“, sagt er. Schließlich hätten die Hersteller bisher behauptet, dass die Abgasreinigung reduziert wurde, um den Motor zu schonen. „Entweder das war gelogen – dann müssen sie es zugeben. Oder es stimmt, dann müssen die Kunden Verschlechterungen fürchten, wenn nur die Software geändert wird“, sagt Lottsiepen.

Auch der Verbraucherzentrale Bundesverband warnt. Die Hersteller müssten „eine Garantie für jegliche Auswirkungen der Umrüstungen übernehmen“, sagte Vorstand Klaus Müller der taz. „Dies ist unabdingbare Voraussetzung dafür, dass Verbraucher freiwillig und mit einem Gefühl der Sicherheit ihr Auto umrüsten lassen.“ MKR



Während die Demonstranten das Verkehrsministerium belagern, treffen sich die Teilnehmer des offiziell „Nationales Forum Diesel“ genannten Gipfels lieber andernorts. Fotos: Christian Mlang

Dieselpipfel weicht seinen Kritikern aus

PROTESTE Rund ums Verkehrsministerium in Berlin versammeln sich am Mittwochmorgen die DemonstrantInnen. Greenpeace besetzt auch das Dach des Gebäudes. Das Treffen beginnt deswegen verspätet – und an einem anderen Ort

BERLIN taz | Um ihre Botschaften an die Teilnehmer des „Dieselpipfels“ loszuwerden, der am Mittwoch im Bundesverkehrsministerium stattfinden sollte, hatten die Umweltverbände ordentlich etwas aufgefahren. Greenpeace-AktivistInnen waren schon um fünf Uhr morgens aufs Dach des Gebäudes gestiegen. Von dort hatten sie ein riesiges Transparent an der Fassade herabgelassen: „Willkommen in Fort NO_x“ war darauf zu lesen. NO_x ist das Kürzel für die giftigen Stickoxide, um die es beim Gipfel gehen sollte. „Diese Runde verteidigt den Diesel wie das Gold in Fort Knox“, sagte Greenpeace-Verkehrsexperte Benjamin Stephan in Anspielung an die legendäre Schatzkammer der Goldreserven in den Vereinigten Staaten.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH), die die Politik mit erfolgreichen Klagen gegen die überhöhten Stickoxidwerte überhaupt erst zum Handeln gezwungen hat, hatte ein riesiges aufblasbares Auto mitgebracht. Davor gab Geschäftsführer Jürgen Resch ein Interview nach dem anderen, in dem er Politikern und Industriellen vorwarf, sie versuchten, „die Bürger weiter hinter Licht zu führen“.

Der alternative Verkehrsclub Deutschland (VCD) hatte ein Lastenrad und viele Transparente dabei; der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) blockierte mit einer Fahrrad-Demo im Schneckentempo unter lautem Klingeln und mit Atemschutzmasken die Hauptzufahrt zum Gebäude. Die PolitikerInnen und Konzernchefs,

die zum Dieselpipfel geladen waren, bekamen davon allerdings nichts zu sehen. Der Gipfel wurde nämlich kurzfristig ins Innenministerium verlegt – aus „Sicherheitsgründen“, wie es aus dem Verkehrsministerium hieß.

Sorge bereitet haben demnach vor allem die Greenpeace-Aktivisten, die auch am Vormittag noch auf dem Dach saßen und an der Fassade hingen; die

Feuerwehr hatte es zuvor abgelehnt, die Kletterer zu entfernen: Es bestehe keine Gefahr.

Aktivisten hatten eine andere Erklärung für die Verlegung des Treffens: „Sie trauen sich nicht mal, an unserem Protest vorbeizufahren und ihr Gesicht zu zeigen“, sagte Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD. Die Verlegung des Tagungsorts passe ins Bild, „Politik in dunklen Hinterzimmern zu machen“, sagte Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe. Umwelt- und Verbraucherverbände waren zum Gipfel, der von Verkehrs- und Umweltministerium gemeinsam veranstaltet wird, nicht eingeladen worden.

Inhaltlich steht eine breite Mehrheit der Bevölkerung hinter der Kritik der Umweltver-

bände: In einer unmittelbar vor dem Dieselpipfel veröffentlichten Umfrage der Welt kritisierten knapp drei Viertel der Befragten, dass mit den Autoherstellern bei der Luftverschmutzung zu viel Nachsicht geübt worden sei. Rund 80 Prozent befürworteten deshalb eine härtere Gangart der Politiker.

Bis der Gipfel mit rund einstündiger Verspätung im Innenministerium begann, war ein Teil der DemonstrantInnen mit ihren Transparenten ebenfalls dort eingetroffen. Zu sehen bekamen die meisten Teilnehmer sie aber trotzdem nicht: Sie nutzten einen Hintereingang des Gebäudes und fuhren mit ihren Limousinen dabei teils auf Schleichenwegen durch Grünanlagen.

MALTE KREUTZFELD

„Sie trauen sich nicht mal, an unserem Protest vorbeizufahren“

GERD LOTTSIEPEN, VCD