

Manuskript**Beitrag: Diesel und Fahrverbote –
Vor die Wand gefahren****Sendung vom 2. Oktober 2018**

von Helen Bielawa, Hans Koberstein und Giuliano Spagnolo

Anmoderation:

1,4 Millionen Dieselfahrer haben ein Problem: Fahrverbote. In Stuttgart, Hamburg, Frankfurt am Main und womöglich bald in München, Düsseldorf, Berlin. Und das alles, weil die Autoindustrie giftige Diesel verkaufte und die Politik jahrelang nur zusah. Gestern Abend sollte alles anders werden, auf dem GroKo-Dieselgipfel. Erst um drei Uhr in der Nacht einigte man sich im Kanzleramt auf einen Kompromiss. Die Besitzer von Euro 4-Diesel sind dabei gekniffen:

Sie können ihr Auto, so wie hier, zum Schrott bringen - dabei fährt es doch noch gut. Oder sie können es verkaufen, wenn sich überhaupt ein Käufer findet. Oder sie tauschen es gegen ein Euro 6-Fahrzeug - und zahlen trotz geplanter Umtauschprämie viele Tausend Euro drauf.

Nur bei Euro 5-Dieseln gibt's vielleicht, vielleicht, wenn die Autoindustrie beim Kompromiss denn mitmacht - eine Hardware-Nachrüstung. Bislang verweigerten die deutschen Hersteller das stets, weil es technisch angeblich kaum machbar ist. Merkwürdig, findet unser Autor Hans Koberstein und zeigt: Die gleichen Hersteller bauen in den USA bereits seit Jahren Katalysatoren ein. Aber in Deutschland ließen sie die Menschen, die im guten Glauben Diesel kauften, schmutzig vor die Wand fahren.

Text:

Wer sein Dieselauto verkaufen muss, der hat einen guten Grund zum Verzweifeln. Es ist Samstag und Auto-Gebrauchtmarkt in Frankfurt:

***O-Ton Ahmed Arbati, Dieselauto-Verkäufer:
Diesel momentan ist, sozusagen kann man wegschmeißen.
Hier habe ich jetzt zum Beispiel 6,8 bezahlt, vor nicht mal
zwei Jahren, und jetzt versuche ich nur für zweieinhalb oder
drei Mille, aber das wird auch nicht hinhalten, weil die Leute***

gar nicht das Interesse haben.

Die Preise für gebrauchte Diesel sind in Frankfurt im freien Fall, seitdem ein Gericht Fahrverbote verordnet hat.

O-Ton Uwe Seifert, Geschäftsführer Autohaus Westbahnhof, Frankfurt/Main:

Hier haben wir das beste Beispiel: Das Auto ist keine drei Jahre alt, nur 23.000 Kilometer, ein Euro 5-Dieselmotor, ja. Wir haben ihn jetzt von 12.900, auf 10.900 reduziert und haben da auch noch Bedenken, das Fahrzeug jetzt an den Mann zu bringen, was vor dem Urteil locker möglich gewesen wäre.

Und es wird noch schlimmer kommen, wenn Uwe Seifert erst mal die verbleibenden Diesel zurückbekommt:

O-Ton Uwe Seifert, Geschäftsführer Autohaus Westbahnhof, Frankfurt/Main:

Und wenn die ab September 19 hier nicht mehr fahren dürfen, in Frankfurt, dann haben wir einen riesen Preisverfall, ja. Wir können diese Fahrzeuge dann eben auch nicht mehr an den Mann bringen. Es muss da was getan werden, seitens vom Hersteller und auch von der Regierung.

Das ist der Bundesregierung seit über einem Jahr klar. Doch bislang gab es von der Kanzlerin nur Lösungsversprechen:

O-Ton Angela Merkel, CDU, Bundeskanzlerin, am 26.8.2017:

Und deshalb werden wir alles tun, um zu versuchen, diese Fahrverbote zu verhindern, meine Damen und Herren.

O-Ton Angela Merkel, CDU, Bundeskanzlerin, am 5.9.2017:

Wir werden alle Kraft darauf lenken, dass es zu solchen Verboten nicht kommt.

O-Ton Angela Merkel, CDU, Bundeskanzlerin, am 16.5.2018:

Es kann auch nicht unser Interesse sein, dass wir durch politische Maßnahmen anschließend die Automobilindustrie so schwächen, dass sie keine Kraft mehr hat, in die eigentliche Zukunftsinvestitionen etwas hineinzustecken.

Heute endlich präsentieren Merkels Minister betroffenen Dieselfahrern ein neues Lösungsversprechen:

O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister:

Ich habe letzte Woche sehr intensiv mit den deutschen Hersteller verhandelt. Und wir können den Verbraucherinnen und Verbrauchern in den besonders betroffenen Städten attraktive Tauschangebote machen, große Möglichkeiten, zum einen von der Prämienseite her, aber von der anderen Seite auch über Leasingmodelle, sodass eine unangemessene Belastung der Dieselfahrer nicht stattfindet.

Im Klartext: Dieselfahrer sollen sich einfach ein neueres Auto kaufen, unterstützt mit einer Umtauschprämie der deutschen Hersteller – doch in jedem Fall müssen Dieselfahrer draufzahlen.

Und wer sich das leisten kann, der steht vor dem nächsten Problem, wenn er sich keinen Benziner, sondern wieder einen Diesel kauft. Denn nur die wenigsten Euro 6-Diesel sind auf der Straße wirklich sauber, halten den Stickoxid-Grenzwert von 80 Milligramm pro Kilometer ein. Straßenmessungen belegen: Die allermeisten neuen Diesel sind nach wie vor schmutzig - oder sehr schmutzig. Einige sind sogar richtige Dreckschleudern. Mit solchen Autos bleibt die Gefahr von Fahrverboten bestehen.

O-Ton Dietmar Oeliger, Verkehrsexperte NABU:
Es gibt viele Untersuchungen, die zeigen, dass die Umtauschprämie alleine das Problem nicht lösen wird. Von daher, auch hier sieht man mal wieder mal: Der Vorschlag ist unausgegoren, es wird auf Zeit gespielt. Das bringt uns unterm Strich nicht weiter.

Weiterführen würden saubere Autos, so wie es das Gesetz verlangt. Doch das Kraftfahrtbundesamt genehmigt seit über einem Jahrzehnt schmutzige Diesel – und die Autobauer verkaufen die genehmigten Dreckschleudern an ihre Kunden.

Dabei wissen die Hersteller schon lange, wie man saubere Dieselautos baut. Schon 2005 zeigt VW seine Hardware-Lösung auf einer Konferenz zu „**Abgasnachbehandlung für Dieselmotoren**“. VW präsentiert den sogenannten SCR-Katalysator, das ist die Hardware, die Stickoxide beseitigt. Und VW warnt die Kollegen der Autoindustrie:

„Bei Überschreitung von Immissionsgrenzen (...) drohen in Innenstädten gar Fahrverbote.“

Zwei Jahre später, 2007, bekennt sich auch BMW zur Hardware-Lösung. In Detroit stellt BMW stolz sein fertig entwickeltes „**SCR System**“ für den Diesel vor. Und schon 2008 verkauft BMW saubere Diesel mit SCR-Hardware - nicht in Deutschland, sondern den USA. Auch Daimler setzt auf „**die sauberste Lösung**“. 2008 baut auch Mercedes die Hardware in seine Autos ein - in den USA. Dort sind die Behörden strenger, als all die Jahre in Deutschland.

O-Ton Dietmar Oeliger, Verkehrsexperte NABU:
Die eigentliche Motivation dafür, billige schmutzige Technik zu verbauen, ist immer Geld. Die Unternehmen wollten Gewinnmaximierung betreiben, letztlich auf Kosten der Bürger. Die Konsequenz ist seit Jahren klar: Wir überschreiten die Luftschadstoffgrenzwerte um ein Vielfaches, und letztlich hat uns die Autoindustrie diese

Suppe eingebrockt.

Die Suppe auslöffeln könnte die Autoindustrie mit dem nachträglichen Einbau der Hardware, die Dieselaautos sauber macht.

***O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister:
Bei der Hardware-Nachrüstung müssen wir noch Gespräche führen.***

***O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister:
Daimler hat grundsätzlich erklärt, dass sie sich eine Hardware-Nachrüstung überlegen können.***

***O-Ton Andreas Scheuer, CSU, Bundesverkehrsminister:
Natürlich gibt es Hersteller, die sich entschlossen haben, überhaupt keine Hardware-Nachrüstung zu machen, wie beispielsweise BMW.***

Am Geld kann es nicht liegen. Die deutschen Autobauer verdienen in den beiden Jahren nach Bekanntwerden des Abgasskandals prächtig. Gewinn nach Steuern von BMW, VW und Daimler zusammengerechnet: 52,3 Milliarden Euro. Die weiteren Aussichten sind gut.

Eher schlecht läuft es in der Werkstatt von Dietmar Flucke. Er würde liebend gerne Dieselaautos mit Hardware sauber nachrüsten. Doch das wird laut Bundesregierung erst in ein, zwei Jahren möglich sein, und dann auch nur für Euro 5-Diesel. Viel zu wenig und viel zu spät, sagt Flucke. Schon jetzt verzichten verunsicherte Kunden auf Reparaturen bei Dieselaautos.

O-Ton Dietmar Flucke, Werkstattbesitzer Autowerk Frankfurt/Main:

Schon jetzt haben wir mehrere Kunden, die einfach ihre Autos verkauft haben oder verschrottet haben, weil sie gesagt haben: Das lohnt sich für mich nicht mehr, ich weiß ja gar nicht was kommt im nächsten Jahr. Das ist für uns existenziell. Also, sage ich mal, ich müsste jetzt jemanden bald entlassen, damit wird das ausgleichen können, weil das wird ja exponentiell mehr.

Bald darf ein Großteil von Fluckes Kunden gar nicht mehr in seine Werkstatt fahren, die liegt mitten in der Frankfurter Fahrverbotszone. Dann wird es richtig eng für ihn:

O-Ton Dietmar Flucke, Werkstattbesitzer Autowerk Frankfurt/Main:

Uns bedroht es in der Existenz. Wir haben vier, fünf Mitarbeiter, die sich überlegen müssen, wie wir das weiter machen.

Das Dieseldrama geht weiter - mit ratlosen Dieselfahrern, neuen Fahrverboten und neuen Lösungsversprechen der Bundesregierung.

Abmoderation:

Warum haben die Hersteller den Deutschen das Dieseldrama nicht erspart und von vornherein saubere Technik, also den SCR-KAT, eingebaut? Das haben wir VW, BMW und Daimler vor der Sendung gefragt. Geantwortet hat auf diese Frage keiner.

Zur Beachtung: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt. Der vorliegende Abdruck ist nur zum privaten Gebrauch des Empfängers hergestellt. Jede andere Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Urheberberechtigten unzulässig und strafbar. Insbesondere darf er weder vervielfältigt, verarbeitet oder zu öffentlichen Wiedergaben benutzt werden. Die in den Beiträgen dargestellten Sachverhalte entsprechen dem Stand des jeweiligen Sendetermins.