# Streit um Diesel und Verbrennungsmotoren

## Die Industrie, die Umwelt und die Politik. Vom allmählichen Verschwinden eines Problems

*Edmund Budrich*

Nachdem der Dieselbetrug des VW-Konzerns in USA aufgedeckt worden war – er wird die Wolfsburger um die 30 Milliarden Euro kosten –, verschärfte sich in Deutschland die Diskussion um die Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, insbesondere von Dieselmotoren. Es entstand eine Konfliktlinie zwischen den Umweltverteidigern auf der einen und den Umweltgefährdern auf der anderen Seite.

Auf der einen Seite die Sorge um die Umwelt (Atemluft), auf der anderen aber die um Arbeitsplätze, um Schäden für Autobesitzerinnen und Autobesitzer und schließlich um die Wirtschaftskraft des Landes.

Die Größe der Probleme verlangte nach einer Beteiligung der Politik, und dies zumal in Wahlkampfzeiten.

## Der Schaden

*Wissenschaftliche Untersuchungen warnen:*

Simone Gaul in ZEIT ONLINE, 15. Mai 2017:

*Abgase: So tödlich könnte der Dieselskandal gewesen sein.*
Rund 38.000 Menschen sind einer Hochrechnung zufolge wegen nicht eingehaltener Abgasgrenzwerte bei Dieselfahrzeugen allein im Jahr 2015 vorzeitig verstorben, 11.400 von ihnen in Ländern der EU. Das hat ein Team um die Forscherin Susan Anenberg von der Organisation Environmental Health Analytics (LLC) in Washington berechnet.

**Edmund Budrich**
Mitherausgeber und Redakteur von GWP

Die Wissenschaftler ermittelten auch, dass Dieselfahrzeuge jährlich rund 4,6 Millionen Tonnen Stickoxide mehr ausstoßen, als sie nach geltenden Abgasgrenzwerten dürften. Im Jahr 2015 habe der Gesamtausstoß bei 13,1 Millionen Tonnen gelegen, schreiben die Forscher im Fachmagazin *Nature (*Anenberg et al., 2017*)*.

Die Gesamtzahl vorzeitiger Todesfälle durch Stickoxide aus Dieselabgasen liegt nach den Berechnungen der Forscher für die weltgrößten Automärkte bei 107.600 im Jahr 2015. Die bereits genannten 38.000 Todesfälle sind hier mit eingerechnet – sie wären jedoch vermeidbar gewesen, hätten die Dieselfahrzeuge die Grenzwerte eingehalten. Die Forscher gehen also davon aus, dass Dieselabgase etwa Erkrankungen der Atemwege und des Herz-Kreislauf-Systems begünstigt und verschlimmert haben, und diese mitunter tödlich geendet sind.

http://www.zeit.de/wissen/gesundheit/2017-05/abgase-dieselfahrzeuge-stickoxide-tote-studie

*Luftverschmutzung in den Städten*

Generell gilt die Stickoxid-Belastung in den Städten als zu hoch:

Ein Bericht in zahlreichen Medien, u.a. in „finanznachrichten.de“ (ein von einem Schweizer Unternehmen angebotenes Portal):

Osnabrück. Die Präsidentin des Umweltbundesamtes hat die Akteure vor dem sogenannten Dieselgipfel in Berlin zum Handeln im Kampf gegen überhöhte Stickstoffdioxidwerte aufgefordert. Maria Krautzberger sagte der „Neuen Osnabrücker Zeitung“ (Mittwoch): „Hauptursache für schädliche Stickoxide in der Atemluft sind eindeutig Diesel-Pkw, vor allem in den Städten.“ Laut Krautzberger war der EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter 2016 an knapp 59 Prozent der verkehrsnahen Messstationen in Deutschland überschritten worden. Dies bedeute, dass in mehr als 80 Städten der Grenzwert gerissen worden sei. „Aus den noch vorläufigen Messergebnissen der ersten sieben Monate des Jahres 2017 können wir bereits jetzt schließen, dass die Stickstoffdioxid-Belastung in 2017 ähnlich hoch wie im letzten Jahr sein wird.“

Es müsse dringend etwas passieren, so Krautzberger, die auf beeinträchtige Lungenfunktion oder chronische Herz-Kreislauf-Erkrankungen als Folge einer Stickstoffdioxid-Belastung der Atemwege hinwies. „Laut Europäischer Umweltagentur sind in Europa im Jahr 2013 etwa 68.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Belastungen verstorben“, so die Präsidentin des Bundesamts.

Diesel-Pkw müsste daher annähernd so sauber werden, wie es das Gesetz vorschreibt, damit die Grenzwerte eingehalten werden. Software-Updates, wie von Volkswagen geplant, könnten dazu einen Beitrag leisten. Deutlich mehr erwarte sie aber beispielsweise von der Nachrüstung spezieller Katalysatoren. „Die Kosten hierfür muss ganz klar die Autoindustrie tragen, das kann sie nicht bei Bürgern und Politik abladen“, sagte Krautzberger. In hochbelasteten Städten müssten auch Fahrverbote diskutiert werden.

http://www.finanznachrichten.de/nachrichten-2017-08/41359171-noz-uba-praesidentin-krautzberger-stickstoffdioxid-belastung-durch-diesel-pkw-in-staedten-weiter-zu-hoch-007.htm

*Zum Beispiel München*

Die Münchener tz berichtet am 21.07.17:

München – OB Dieter Reiter (SPD) hatte es schon vor einigen Wochen geahnt: Das Ausmaß der Luftverschmutzung sei schlimmer als gedacht, verkündete er. Damals war die Karte über die Stickoxid-Belastung im Detail noch gar nicht bekannt. Nun schon: Ein Viertel aller Hauptstraßen (123 von 511 Kilometer) ist betroffen. Hauptverursacher der gesundheitsgefährdenden Gase sind Dieselfahrzeuge. Besonders gravierend ist die Belastung – wenig überraschend – an viel befahrenen Straßen. So liegt der Messwert an mehr als 50 Stellen sogar über 60 Mikogramm pro Kubikmeter. Dass die Luftqualität in München derart schlecht ist, hatten die Wenigsten erwartet.

Der Freistaat war Anfang 2017 nach einer Klage der Deutschen Umwelthilfe dazu verurteilt worden, dieses Straßenverzeichnis zu veröffentlichen. Zugleich wurde die Staatsregierung verpflichtet, ein Maßnahmenpaket vorzulegen, wie die Luftqualität in München verbessert werden kann. Dem Freistaat ist dabei wichtig, mit Hilfe dieses Konzepts pauschale Fahrverbote für Diesel

zu vermeiden. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hatte indes die Auffassung vertreten, an Fahrverboten werde wohl kein Weg vorbeiführen...

https://www.tz.de/muenchen/stadt/schadstoff-alarm-in-muenchen-ausmass-ist-erschreckend-8497627.html?cmp=defrss

## Wie schützt bzw. rettet man die Umwelt

*Verbrennungsmotoren ganz raus! In Frankreich wird es gemacht.*

Aus dem Umweltplan des neuen französischen Umweltministers Nicolas Hulot berichtet u.a. „Science et avenir“:

Die Regierung beendet die Zulassung von Benzin- und Dieselfahrzeugen in Frankreich bis 2040, ein Ziel, das Indien schon für 2030 ansteuert.. . „Schwierig für die Automobilhersteller“, räumt Nicolat Hulot ein ... „Die Umweltagenda ist zugleich eine Gesundheitsagenda.“... „2040 wird es in Frankreich weder Benzin noch Diesel mehr geben.“

https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/climat/nicolas-hulot-detaille-son-plan-pour-le-climat-et-la-transition-energetique_114553

*Nicht nur Frankreich und Indien*

Andreas Marx in der Huffington Post, 8.8.2017:
Immer mehr Länder haben verkündet, in den nächsten Jahren keine Autos mit Verbrennungsmotoren mehr zuzulassen
Stattdessen sollen Hybrid- und Elektroautos zukünftig das Straßenbild bestimmen

Zu den Ländern zählen bisher Großbritannien, Frankreich, die Niederlande, Indien, China und Norwegen

Auf dem Automobilmarkt bahnt sich langsam aber sicher eine Revolution an. Länder haben bereits angekündigt, in den nächsten Jahrzehnten den Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotoren zu verbieten - und etliche weitere könnten schon bald folgen.

Zwar bleibt der Verbrennungsmotor auf absehbare Zeit immer noch der wichtigste Antrieb, doch die Zukunft gehört klar dem Elektromotor.

Doch trotz Forderungen von Linken und Grünen sowie des Bundesrats hat die Bundesregierung bisher noch keinen konkreten Zeitraum genannt, wann der Verkauf von Verbrennungsmotoren hierzulande verboten werden soll. Und das, obwohl die Automobilindustrie der mit Abstand wichtigste Wirtschaftszweig in Deutschland ist.

http://www.huffingtonpost.de/2017/07/27/in-diesen-landern-sollen-bald-keine-autos-mit-diesel--und-benzinmotoren-mehr-fahren_n_17597616.html

## Maßnahmen: Fahrverbote, Umrüstung, Entschädigung, Umstiegsprämien

*Fahrverbote und gar völlige Verbote aller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (wie in den zuvor angesprochenen Ländern) gehen in Deutschland zu weit, es entstehen neue Schädigungen:*

*Die Arbeitsplätze*

Fabian Hartmann in der Berliner Morgenpost, 15.09.2017:
Macht der Blick auf Arbeitsplätze erpressbar?

Bei Maybrit Illner redete ein VW-Vorstand, während die IAA läuft, den Diesel-Skandal klein. Den Schaden haben am Ende die Verbraucher.

... bei Nachrüstungskosten von 1500 Euro pro Auto käme bei 8,5 Millionen Dieselfahrzeugen in Europa ein zweistelliger Milliardenbetrag auf den Konzern zu. Auch wenn CSU-Generalsekretär Andreas Scheuer und Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) empört Wiedergutmachung von VW verlangten, will doch niemand in der Politik Wettbewerbsnachteile für die Autoindustrie. Es geht schließlich um 870.000 Arbeitsplätze, die direkt und indirekt daran hängen.

Macht das erpressbar? Zumindest entsteht eine Nähe zwischen Politik und Konzernen, die die Umweltministerin in Illners Runde auch offen zugab. CSU-General Scheuer nannte es sogar, „unsere verdammte Aufgabe", dass die Industrie wieder nach vorne komme.

https://www.morgenpost.de/kultur/tv/article211931165/VW-Vorstand-redet-bei-Maybrit-Illner-Diesel-Skandal-klein.html

*Sorgen nicht nur um Arbeitsplätze sondern um die Wirtschaftskraft:*
*Der VDA (Verband ...) referiert und kommentiert eine Untersuchung des ifo Instituts zum „Verbot des Verbrennungsmotors".*

Berlin, 18. Juli 2017

Über 600.000 heutige Industriearbeitsplätze und 13 Prozent der industriellen Wertschöpfung in Deutschland hängen an der Verbrennertechnik. Dies zeigt eine aktuelle Studie des ifo Instituts:

Ein Zulassungsverbot für Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 könnte deutliche Einbußen für Beschäftigung und Wertschöpfung am Standort Deutschland zur Folge haben. Mehr als 600.000 der heutigen Industriearbeitsplätze wären direkt oder indirekt betroffen. Das sind 10 Prozent der deutschen Industriebeschäftigung. Allein in der Automobilindustrie wären 426.000 Jobs gefährdet, bei kleineren und mittleren Unternehmen stünden bis zu 130.000 Arbeitsplätze zur Disposition.

Bei der Wertschöpfung wären die negativen Effekte eines Verbrennerverbots ab 2030 noch deutlicher: Insgesamt 13 Prozent (rund 48 Mrd. Euro) der Bruttowertschöpfung der deutschen Industrie wären tangiert. Das sind zentrale Ergebnisse einer neuen Studie des ifo Instituts.

https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20170708-vda-und-ifo-Institut-zum-Verbot-des-Verbrennungsmotors.html

*Industrie und Gewerkschaft im Schulterschluss*

Rolf Obertreis im *Tagesspiegel*

Sigmar Gabriel (SPD) lehnt einen Ausstieg aus dem Diesel ab. Industrie und Gewerkschaft üben sich im Schulterschluss.

Die Herren sind sich einig im Saal „Harmonie" des Frankfurter Congress Centers. Von Bundesaußenminister Sigmar Gabriel (SPD) über Matthias Wissmann, Präsident des Automobilverbandes VDA, IG Metall-Chef Jörg Hofmann, die Chefs von Audi und Daimler, Rupert Stadler und Dieter Zetsche, Wolf-Henning Scheider, Chef des Zulieferers Mahle, bis zu Daimler-Betriebsratschef Michael Brecht und Achim Dietrich-Stephan, erster Arbeitnehmervertreter bei ZF Friedrichshafen. Einen festen Ausstiegstermin für den Verbrennungsmotor darf es nicht geben, fordern sie bei einem gemeinsamen Kongress von VDA und IG Metall am Dienstag im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung IAA. Ebenso wenig Fahrverbote für den Diesel. Und die technische Entwicklung der Auto-Mobilität müsse für alle Optionen offen sein, Autokäufer und Beschäftigte brauchten endlich Sicherheit darüber, welche Antriebstechnologien noch eine Zukunft haben.

http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/krise-des-diesel-gabriel-lehnt-einen-ausstieg-ab/20349596.html

*Fahrverbote schädigen die privaten und die Firmen-Autobesitzer*

vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.: 04.10.2017:

Eine vbw Umfrage durch die IW Consult GmbH unter 980 bayerischen Unternehmen hat ergeben, dass regulative Verkehrseingriffe wie Fahrverbote, Plaketten oder Zonen für die Betriebe

im Freistaat eine erhebliche Belastung darstellen würden. Die vbw - Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. – sieht sich in ihrer Forderung bestätigt, von staatlichen Zwangsmaßnahmen Abstand zu nehmen: „Es darf keine Regulierung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor geben", betont vbw Hauptgeschäftsführer Bertram Brossardt.

Fast zwei Drittel der branchenübergreifend befragten Unternehmen gaben an, dass ein Verbot von Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2030 eine große oder mittlere Belastung für sie darstellen würde. Für 62 Prozent der Betriebe wären innerstädtische Fahrverbote für Privatleute - und somit für den Kundenverkehr - eine große oder mittlere Belastung. Sollte auch der Lieferverkehr ausgeschlossen werden, gilt dies sogar für 64 Prozent. Aber auch die blaue Plakette, die als Erweiterung der roten, gelben und grünen Plaketten gedacht ist und Stickoxid-Werte stärker untersucht, stufen über 60 Prozent der befragten Unternehmen als belastend ein.

http://www.presseportal.de/pm/73224/3752092

### *Umrüstung anstelle von Fahrverboten – aber hardware oder software? Und wer bezahlt?*

dpa 15.09.2017

Diesel-Skandal bei „Maybrit Illner": Hendricks beharrt auf Nachrüstungen.

Bundesumweltministerin Hendricks forderte die Autoindustrie auf, die Entwicklung neuer Antriebe und mögliche technische Abgas-Nachrüstungen älterer Diesel parallel anzugehen. „Man muss manchmal im Leben zwei Dinge gleichzeitig machen", sagte die SPD-Politikerin. Das heiße, nach vorne zu gehen, aber auch aufzuräumen, was man vorher falsch gemacht habe.

Hendricks beharrte darauf, dass auch Umbauten direkt an Motoren nötig seien. Die geplanten Software-Updates für weniger Schadstoffe reichten nicht, um mögliche gerichtlich erzwungene Fahrverbote in Städten sicher zu verhindern.

Die deutsche Autobranche hatte beim Dieselgipfel Anfang August neue Software für zusätzliche 2,8 Millionen Wagen zugesagt, Umrüstungen an der Hardware älterer Diesel aber abgelehnt. VW-Chef Matthias Müller verwies zur Begründung unter anderem darauf, er wolle die Ingenieure zukunftsorientiert statt rückwärtsgewandt arbeiten lassen. Kanzlerin Angela Merkel (CDU) deutete später ähnliche Zweifel an.

VW-Markenchef Herbert Diess erläuterte in der Sendung, Hardware-Umrüstungen seien starke Eingriffe in den Motor, bedeuteten Prozeduren von zwei bis drei Jahren und könnten Qualitätsrisiken zur Folge haben. Er sei nicht sicher, ob die Kunden dies wollten. Software-Updates habe VW inzwischen bei zwei Millionen Wagen umgesetzt, ohne dass sich Fahrzeugeigenschaften verschlechtert hätten.

http://www.t-online.de/finanzen/boerse/news/id_82179162/-maybrit-illner-autoskandal-und-keiner-ist-schuld-.html

### *Entschädigungen für Dieselbesitzer*

Christof Rührmair in: Die Automobilwoche, 13.9.2017

„Es ist aus Sicht des ADAC höchste Zeit, eine vergleichbare, verbraucherfreundliche Wiedergutmachung auch für deutsche Kunden anzubieten", sagte ADAC-Vizepräsident für Verkehr, Ulrich Klaus Becker. In Deutschland gebe es zwar keine gesetzliche Verpflichtung, der Vergleich des Konzerns in den USA zeige aber, „(dass) mit einer Entschädigungszahlung von bis zu 5000 US-Dollar, eine Einigung im Sinne der Verbraucher möglich ist. ..Zudem könnte es VW helfen, das Vertrauen seiner Kunden wieder zurückzugewinnen."

Becker berichtet zudem von wachsendem Unmut: „Der ADAC sieht bei seiner Rechtsberatung seit Monaten eine stetig steigende Unzufriedenheit von VW-Besitzern", sagte er. Mitglieder fürchteten einen Wertverlust bei ihren Fahrzeugen. Zudem kritisierte Becker, dass bislang nicht geklärt sei, ob sich aus der Umrüstung Langzeitschäden ergeben. „Auch das ist zusätzlicher Unsicherheitsfaktor für die Verbraucher."

5000 Dollar entsprechen nach aktuellem Kurs knapp 4200 Euro. Bei rund 2,5 Millionen manipulierten VW in Deutschland könnte sich eine Entschädigung nach ADAC-Forderung im Extremfall auf zehn Milliarden Euro summieren.

http://www.automobilwoche.de/article/20170913/NACHRICHTEN/170919937/diesel-skandal-adac-fordert-milliarden-entschaedigung-fuer-vw-kunden

*Umstiegspämien:*

Der Tagesspiegel, Berlin

Die Autobauer ziehen in die Rabattschlacht und überbieten sich mit Abwrackprämien für alte Dieselfahrzeuge. Die „Umstiegsprämien" sehen auf den ersten Blick attraktiv aus und sie gelten nicht immer nur für einen neuen Euro 6- Diesel. So bietet VW bis zu 10 000 Euro Rabatt beim Kauf eines Touareg (Listenpreis ab 54 000 Euro) mit Benzin- oder Dieselmotor, Ford lockt Neuwagenkäufer mit bis zu 8000 Euro.

(…)

Ist man denn mit einem neuen Diesel vor Fahrverboten sicher?

Das ist keineswegs ausgemacht. Nach Messungen des Umweltbundesamtes (UBA) wie auch der Deutschen Umwelthilfe (DUH) stoßen auch aktuelle Euro-6-Diesel im realen Betrieb ein Vielfaches der von der EU erlaubten Grenzwerte gesundheitsschädlicher Stickoxide aus. Zudem stoßen laut UBA Euro-5-Diesel im Schnitt mehr NOx aus als Euro-4- oder Euro-3-Diesel. Die beiden letzteren sollen verschrottet werden, Euro-5-Autos von Volkswagen, Daimler und BMW bekommen nur ein Software-Update. Der ökologische Verkehrsclub VCD spricht deshalb von einer „Ablassprämie". „Wenn sie ihren Namen verdienen soll, dann dürfte es die Prämie nicht für einen Diesel geben, der die NOx-Werte auf der Straße nicht einhält, sondern nur für Pkw, die wirklich sauber sind, zum Beispiel energieeffiziente E-Autos und Hybride", sagt Gerd Lottsiepen , verkehrspolitischer Sprecher des VCD. „Kaufanreize für neue Diesel, die auf der Straße nur unwesentlich sauberer sind als ältere Diesel, bieten weder einen handfesten Vorteil für die Umwelt noch für betroffene Verbraucher", sagte Gregor Kolbe vom Bundesverband der Verbraucherzentralen. Er sprach von einer „Unsinnsprämie". Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, bezeichnete die Prämien als „Verkaufsmasche". *(mit dpa)*

http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/praemien-und-rabatte-augen-auf-beim-autokauf/20168026.html

## Die Politik nimmt Stellung

*Für die Grünen ein „gefundenes Fressen":*

Der Münchener Merkur bringt einen dpa-Bericht:

...Zur Automesse IAA und kurz vor der Bundestagswahl konfrontiert die Öko-Partei die Hersteller mit einem Fünf-Punkte-Forderungskatalog.

Er sieht „angemessene" Entschädigungen für Besitzer betroffener Diesel-Autos vor, sollten die Fahrzeuge nach einem Software-Update oder einer Umrüstung mehr Sprit verbrauchen oder die Motorleistung nachlassen. „Die nachgerüsteten Fahrzeuge müssen voll funktionstüchtig bleiben. Die Hersteller müssen sich bereit erklären, für Folgeschäden zu haften", heißt es in der Auflistung der Grünen, die der Deutschen Presse-Agentur vorliegt.

https://www.merkur.de/wirtschaft/gruene-wiedergutmachung-fuer-diesel-besitzer-bei-folgeschaeden-zr-8686008.html

*Sahra Wagenknecht (Die Linke) greift grundsätzlich an*

Gastkommentar in Welt N24, 11.08.2017

„Union und SPD wollen die Enteignung der Besitzer von Dieselautos einfach durchwinken. Alle Bestimmungen des Grundgesetzes zum Schutz des Eigentums werden missachtet. Autokonzerne

wie VW haben eben nicht nur ein ökologisches Desaster mitzuverantworten, sondern belasten zusätzlich Millionen von Autobesitzern. Schätzungen gehen von einem Schadensvolumen von bis zu 15 Milliarden Euro aus. Durch Abschalteinrichtungen, gefälschte Verbrauchswerte sowie den mit der Affäre verbundenen Werteverfall ihrer Autos ist ein massiver materieller Schaden entstanden, den die Unternehmen nicht bereit sind zu beheben.

Die große Koalition hat den Autobauern auf dem jüngsten Gipfel zur Dieselaffäre auch noch den Rücken gestärkt. Die Einigung, kostengünstig eine Software im Wert von 100 Euro aufzuspielen, die den Schadstoffausstoß um 25 Prozent reduziert, statt für 1500 Euro Einrichtungen zu verbauen, die 90 Prozent Reduzierung zur Folge hätten, ignoriert nicht nur den Umweltschutz, sondern lässt auch die Autobesitzer im Regen stehen, denn diese Scheinlösung verhindert eine tatsächliche Entschädigung. Es ist erschreckend, in welchem Ausmaß sich die Parteien, die die Bundesregierung stellen, der Lobby der Autokonzerne beugen...“

https://www.welt.de/debatte/kommentare/article167564619/Stoppen-wir-die-Enteignung-der-Dieselfahrer.html

*Christian Lindner, FDP, sieht die Grenzwerte skeptisch und die Diskussion hysterisch:*

Wer im Büro arbeite, dürfte dauerhaft sehr viel mehr Stickoxid einatmen, als auf der Straße für einen kurzen Moment erlaubt sei. „Das zeigt, dass solche Grenzwerte keine Religion und keine Wahrheit sind, sondern politische Entscheidungen“, erläuterte Lindner.... Deshalb müsse jetzt eine Debatte darüber geführt werden „ob die Grenzwerte wirklich verhältnismäßig sind“, betonte der FDP-Chef. Es gebe viele Hebel, die gezogen werden könnten, um Fahrverbote zu verhindern.

Die aktuelle Diesel-Debatte bezeichnete Lindner als „hysterisch“. Es sei zwar notwendig gewesen, dann die Abgasmanipulationen aufgedeckt wurden. „Aber daraus hat sich eine Hexenjagd gegen diese Technologie und die gesamte Autobranche entwickelt.“

http://www.rp-online.de/politik/deutschland/bundestagswahl/fdp-chef-christian-lindner-stellt-grenzwerte-fuer-luftqualitaet-infrage-aid-1.7039244

*CSU-Chef Horst Seehofer sieht es ähnlich:*

„Ein Verbot des Verbrennungsmotors legt die Axt an die Wurzel unseres Wohlstands“, sagte er den Zeitungen der Funke Mediengruppe. Und: Deutschland sei dabei, in der Dieseldiskussion „flächendeckend die Nerven zu verlieren“. Es gebe „eine Hexenjagd gegen das Automobil an sich“.

Und: Ein Festhalten am Verbrennungsmotor macht er zur Voraussetzung für eine Regierungsbeteiligung seiner Partei nach der Bundestagswahl. Das sei in Koalitionsgesprächen für die CSU genauso wenig verhandelbar wie Steuererhöhungen, eine Erleichterung der Zuwanderung und eine Lockerung der Sicherheitspolitik.

http://www.spiegel.de/politik/deutschland/horst-seehofer-zu-verbrennungsmotoren-eine-hexenjagd-gegen-das-auto-a-1164735.html

*Außenminister Gabriel findet Fahrverbote unsozial*

Er sagte auf einem gemeinsamen Kongress von VDA und IG Metall am 19.9. im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung IAA zum Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor. „Das ist die falsche Fragestellung.“ Auch mit Fahrverboten komme man nicht weiter, sie wären zudem höchst unsozial, weil sie Menschen treffen würden, die ein Auto brauchen, weil sie sich die hohen Mieten und Immobilienpreise in den Städten und auch ein neues, emissionsärmeres Fahrzeug nicht leisten könnten.

http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/krise-des-diesel-gabriel-lehnt-einen-ausstieg-ab/20349596.html

*Bundeskanzlerin Merkel auf IAA mit Blick auf die Entwicklung zum Elektroauto:*

„...Das ist auch wichtig und richtig; denn wir brauchen den kontinuierlichen Übergang von der Welt des Verbrennungsmotors, den wir noch viele Jahre – ich sage: Jahrzehnte – brauchen werden, in die

Welt der alternativen Antriebstechnologien. Wichtig ist, dass wir technologieoffen arbeiten und dass wir auch ganz besonders solche Technologien wie Erdgas nicht außer Acht lassen. Denn mit Erdgasautos kann man, wenn man es richtig macht, 80 Prozent der $CO_2$-Emissionen einsparen. Als Zwischentechnologie können diese Autos auch noch einmal von großer Bedeutung sein.

Wir haben jetzt also die Aufgabe, einerseits die innovativen Entwicklungen der deutschen Automobilindustrie zu unterstützen – durch Forschung, durch Innovation, aber auch durch Anreizsysteme wie zum Beispiel die Prämie zum Kauf von Elektroautos. Wir haben auf der anderen Seite die Aufgabe, das, was in der Umweltqualität, in der Luftqualität noch nicht ausreicht – Stichwort „Grenzwertüberschreitung bei NOx" –, wieder ins Lot zu bringen, ohne dabei Fahrverbote auszusprechen..."

https://www.bundeskanzlerin.de/Content/DE/Mitschrift/Pressekonferenzen/2017/09/2017-09-14-statement-merkel-iaa.html

## Die Automobilindustrie bilanziert: Alles gut!

Berlin, 04. August 2017

*Der VDA zieht eine positive Bilanz:*
Diesel-Gipfel mit konkreten Ergebnissen: Die Gespräche und Ergebnisse des „Nationalen Forum Diesel" zeigen: Die deutsche Automobilindustrie ist sich ihrer Verantwortung bewusst und trägt einen wichtigen Teil zur Lösung bei.

So gibt es ein breites Angebotspaket der deutschen Hersteller. Zusätzlich zu der Software-Nachbesserung für Euro-5- und teilweise Euro-6-Diesel-Pkw haben die Unternehmen individuelle Umstiegsprämien für ältere Dieselfahrzeuge angekündigt. So kann die Flottenerneuerung deutlich beschleunigt werden. Sowohl die Nachbesserung als auch der Kaufbonus werden ausschließlich durch die Hersteller finanziert. Zudem beteiligen sich BMW, Daimler und Volkswagen an dem geplanten Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt" der Bundesregierung. Diese drei Maßnahmen sind für die Hersteller mit Milliardeninvestitionen verbunden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass manche Aktivitäten auch über Deutschland hinausgehen werden.

https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20170804-vda-diesel-gipfel-mit-konkreten-ergebnissen.html

## Rückblick

Der Sturm der Diskussion hat sich gelegt (er könnte sich in den Verhandlungen zur Regierungsbildung wieder beleben). Ist das Problem gelöst, der Konflikt behoben? Vom Ende her gesehen: Herausgekommen ist die Empfehlung an die Verbraucherin und den Verbraucher zu prüfen, wo der günstigste Rabatt beim Erwerb eines Neuwagens (Diesel!) zu haben wäre.

Wessen Argumente waren stichhaltig? Kann man sagen, alle hätten „ein bisschen" Recht?

***Nachschlag***: Nach Abschluss dieses Beitrages gab es noch relevante Nachrichten:

1. Die Diesel-Neuzulassungen sanken im September in Europa um knapp 13,5 Prozent, in Großbritannien und Deutschland sogar um mehr als 20 Prozent.

2. Ernst Ulrich von Weizsäcker, Präsident des Club of Rome, hat die Grünen davor gewarnt, in den Koalitionssondierungen auf einem Aus des Verbrennungsmotors zu bestehen. „Bitte kein Schnellschuss beim Verbrennungsmotor", schreibt er der Zeitung „Heilbronner Stimme" zufolge in einem Forderungskatalog zu den Jamaika-Gesprächen.

3. Die Grünen sind dem Rat gefolgt. Sie haben ihre Forderung nach Ausmusterung des Verbrennungsmotors bis 2030 zurückgenommen.