

## Der Diesel-Kompromiss: weit weg von sozial-ökologischer Transformation

von: Willy Sabautzki, 11.10.2018



2006 | Francis Mariani, Flickr | CC BY-NC-ND 2.0

Die seit Jahrzehnten vorherrschende Verkehrsmarktpolitik ist charakterisiert durch die Förderung von Straßenfahrzeugen mit fossilen Verbrennungsantrieben.

Der vor 37 Monaten ausgelöste Diesel-Skandal erlebt einen neuen Höhepunkt durch das „Nullsummenspiel der GroKo-Entscheidung“ zur beabsichtigten Vermeidung von Fahrverboten. Behörden in den USA hatten einen unerlaubt hohen Ausstoß des lebens-bedrohlichen Stickoxid bei Diesel-Fahrzeugen angezeigt. Diesel stört die Wechselbeziehung zwischen Organismen und der Natur. Eine Abschätzung und Bewertung ökologischer Auswirkungen von Produkten auf die Umwelt erfolgt durch das Aufstellen einer Ökobilanz. In ihr werden alle potentiellen Umweltauswirkungen des gesamten Produkt-Lebensweges untersucht und bewertet. Dieselmotoren sind aktuell die hauptsächliche Stickoxid-Quelle und tragen signifikant dazu bei, dass an verkehrsnahen Messstellen der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) zumeist nicht eingehalten wird.

Die Gase können unter anderem Atemwege und Augen reizen. Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) kann die Lungenfunktion stören oder zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen. Gesetzlich erlaubt ist im Jahresmittel eine Belastung von höchstens 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft.

In Folge des sogenannten Diesel-Gate reagierte die Bundesregierung mit der Einrichtung eines sich bereits mehrmals wiederholten Dieseltgipfels, eine Zusammenkunft mit den deutschen Automobilkonzernen unter Einbeziehung von Vertretern des Städtetages, Verkehrs- und Umweltministerium. Die Ergebnisse waren stets Lippenbekenntnisse dergestalt, dass die GroKo erklärte, für eine saubere Umwelt Verantwortung übernehmen zu wollen. Nach einem Bericht der SZ erbrachte der letzte Dieseltgipfel nicht mehr als eine „Luftnummer“. Das Kalkül der Bundesregierung sei dabei klar, zumindest so tun, als würde sie den Diesel-Fahrern

helfen wollen. Doch die Menschen in den Städten werden wenig davon merken. Der Zweck der vorliegenden Diesel-Einigung der Regierungsparteien verfolge das Ziel, knapp vor den Landtagswahlen in Bayern und Hessen das Luftproblem deutscher Städte zu thematisieren und zumindest Lösungen auf dem Papier anzubieten. So hat sich die Bundesregierung auf Maßnahmen geeinigt, mit denen die Bürger auch im Falle von Fahrverboten „ihre Mobilität erhalten können.“

In dem Papier werden selektiv 14 „besonders belastete Städte“, genannt, für die das Maßnahmenprogramm zur Vermeidung von Fahrverboten umgesetzt werden soll. Laut Verkehrsministerium könnten dennoch potenziell Einwohner von 65 Städten für die Programme in Frage kommen. Das Verkehrsministerium unternimmt dabei den Versuch eine neu definierten Regionalpolitik nach den Prinzip des „pick and choose“ vorzunehmen, was in der Fachwelt ein Kopfschütteln auslöst. So kritisiert etwa der Präsident des KFZ Gewerbes Karpinski das regionale Ungleichgewicht für Verbraucher und Handel bei den geförderten Umrüstmaßnahmen. Die Überwachung möglicher Fahrverbote soll nach dem GroKo-Papier direkt über eine Umstellung der Kfz-Kennzeichen ermöglicht werden. Für die Kontrolle dieser Fahrverbote dürften die Städte „fahrzeugindividuell“ die Kennzeichen überprüfen. Das wirft, ganz abgesehen von Datenschutz-Problemen, jede Menge praktische Fragen auf wie beispielsweise wie eine solche Überprüfung abgewickelt werden kann.

Es wundert nicht, dass die Aussagen der Bundesregierung mit der Auffassung des Autoverbandes VDA übereinstimmen, nämlich dass die Zahl der Städte, in denen Schadstoff-Grenzwerte überschritten werden, auf 65 Städte im Jahr 2017 gesunken sei. Die Luft sei besser geworden, nachdem die Maßnahmen des Nationalen Forums Diesel Wirkung zeigten. Dem stehen allerdings die Ergebnisse der unabhängigen Schadstoffmessungen der DUH (Deutsche Umwelthilfe) entgegen, die Schadstoffüberschreitungen in 116 Städten nachweisen konnten.

Gemäß der Diesel-Kompromissformel sollen Autos der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5 auch in Zonen mit Fahrverboten einfahren dürfen, sofern sie weniger als 270 Milligramm Stickoxid pro Kilometer ausstoßen. Viele Autos liegen derzeit noch bei mehr als 900 Milligramm. Auch Pendler „Bewohner der angrenzenden Landkreise“ sowie „außerhalb dieser Gebiete wohnhafte Fahrzeughalter, die ein Beschäftigungsverhältnis in der Stadt haben sollen eine Einfahrerlaubnis erhalten“. Selbständige mit Firmensitz in der Stadt werden ebenso unter Berücksichtigung ihrer Berufsausübung in diese Ausnahmeregelung mit einbezogen.

Wenn die betroffenen Diesel-Autos durch die weiterhin präferierten kosmetischen Software-Updates nicht unter den Wert von 270 Milligramm kommen, sollen die Fahrzeughalter zwei alternative Angebote bekommen: entweder könnte ein sogenanntes SCR-System bei Euro-5-Fahrzeugen über eine Harnstoff-Einspritzung den Stickoxidausstoß unter die Grenze von 270 Milligramm drücken. Die Bundesregierung „erwartet vom jeweiligen Automobilhersteller, dass er die Kosten hierfür einschließlich des Einbaus übernimmt“. Derzeit liegen allerdings noch keinerlei Zusagen der Automobilkonzerne vor, gemäß des Verursacherprinzips die Kosten für die Kompensation der betrügerischen Verkäufe zu übernehmen. Abgesehen von Finanzierungshilfen für Kommunal-Lastwagen und Handwerker bleibt im Kompromisspapier alles vage und unverbindlich.

Die Automobilkonzerne präferieren ihrerseits die Alternative, Umweltprämien/Rabatte als Kaufanreiz für Neufahrzeuge anzupreisen. Sie kaufen also abgas-manipulierte Fahrzeuge zurück und bewerben dies als ihren Beitrag zur Lösung des Dieselproblems. Mit dem politischen Allerweltsargument - wenn einem wirklich gar nichts mehr einfällt und nur noch die Parteinahme für die Automobilkonzerne als ultima ratio bestehen bleibt - wird von Angela Merkel die Gefahr des Verlusts von Arbeitsplätzen ins Spiel gebracht. Der zwanghafte Drang zur Steigerung und Absicherung der Unternehmerprofite duldet keine Einbußen durch Kostenerhöhungen, wenn sie nicht auf die Allgemeinheit übertragen werden können. Politisch Sorge zu tragen für die Menschen hieße, auf der Seite der Betrogenen zu stehen und die Kostenfrage ohne Umschweife und Rumlavieren den Automobilkonzernen zu übertragen. Das Kalkül der Bundesregierung in Übereinstimmung mit den Automobilkonzernen wirkt wie ein Schwur einer unheiligen Allianz, das Problem auszusetzen, bis irgendwann alle alten Autos verschwunden sind.

Flächendeckende Fahrverbote scheinen der einzige Hebel zu sein, um die Automobilkonzerne zu eindeutigen Angeboten von schadstoffarmen, Grenzwerte einhaltenden Fahrzeugen zu veranlassen. Die in der Zwischenzeit per Gerichtsbeschluss verhängten Fahrverbote wie etwa in Hamburg, Stuttgart, Frankfurt und nun auch in Berlin sind zu begrüßen. Es ist allerdings darauf zu verweisen, dass zu hohe Werte der gesundheitsschädlichen Stickoxide ein flächendeckendes Problem darstellen. Die Atmosphäre ist blind. Sie kennt keine geografischen Grenzen. Alle Menschen sind von den Auswirkungen der Treibhausgasemissionen betroffen. Die Luftverschmutzung macht nicht Halt vor den Toren einer Stadt oder vor einzelnen Straßenzügen. Nach den Erkenntnissen vieler Umweltverbände genügt es deshalb nicht, für ältere Diesel-Fahrzeuge lediglich einige Straßen zu sperren. So umfasst in Hamburg das Fahrverbot für ältere Diesel gegenwärtig zwei Straßenabschnitte. Die Grenzwerte in den Verkehrsausweichstrecken Hamburg haben sich seit dem Fahrverbot signifikant erhöht.

Resümierend ist anzumerken, dass der vorliegende Dieselkompromiss aus Sicht einer erforderlichen sozial-ökologischen Transformation, einer ökologischen Modernisierung der Gesellschaft unter gleichzeitigem Einschluss der sozialen und demokratischen Ansprüche der abhängig Beschäftigten und weiterer Gesellschaftsgruppen äußerst kritisch zu betrachten ist.

Es werden Fahrzeuge, die technisch umrüstbar wären, aus dem Verkehr gezogen und verschrottet. Nach Auffassung der DUH sei dies eine irrsinnige Ressourcenverschwendung.

Die vorgesehenen Umtauschprämien sollen nicht nur „für saubere Neufahrzeuge“ sondern auch für faktisch grenzwertüberschreitende gebrauchte Diesel gelten. Damit könnten Kunden auch „schmutzige alte Euro 6 Diesel“ kaufen. Die DUH spricht von einem „null Effekt für saubere Luft“.

Zu diesem ökologischen Irrsinn kommt hinzu, dass die noch beim KFZ - Handel verbleibenden luftverunreinigenden Fahrzeuge (EURO 4 und EURO 5) in Nicht EU-Märkte hineinverkauft werden. Aus Profitgier wird das nationale Ökologie-Desaster auch in andere Länder verlagert. Der Boom des Auslandsgeschäfts außerhalb der EU mit älteren umweltschädlichen Dieselfahrzeugen befindet sich bereits in einer

exorbitanten Hochlaufphase.

Die tagtäglich fortschreitende Luftbelastung durch Stickoxide sollte in die aktuellen politischen Aktionen ebenso eingebracht werden wie die ständig steigenden CO<sup>2</sup> Belastungen infolge der Verkehrszunahme. Das dreifache Diesel-Gipfel-Hinhaltespiel könnte durch eine Reihe von wirksamen Lösungen für eine saubere Luft beendet werden. Hier sind vor allem regulierende Maßnahmen per Gesetz zur Einstellung des Verkaufs von nicht der EURO 6 Norm entsprechenden Fahrzeugen zu benennen. Eine unausweichlich ökologisch sinnvolle Maßnahme bleibt selbstredend die für den Endverbraucher kostenneutrale Hardware-Nachbesserung der Abgasreinigungsanlage von Euro 5 + 6 Diesel-Fahrzeugen.

Zudem ist auf eine Angebotserweiterung von sauberer und effizienter Antriebstechnologien bei Neufahrzeugen hinzuwirken. Der Hebel hierfür wäre die Vorgabe durch das Kraftfahrzeugbundesamt resp. die Nichterteilung der Fahrzeugzulassung für neu anzumeldende Fahrzeuge bei Grenzüberschreitungen. Im Vordergrund sollten dabei neben der Forcierung des Elektroantriebs mit erneuerbarer Energieversorgung die massentaugliche Erdgas- und Wasserstoff-Technologie sowie eine effiziente Benzin-Hybrid-Antriebstechnologie stehen.

Ein Sonderinfrastrukturprogramm für einen „sauberen ÖPNV“ wäre erreichbar durch die Verpflichtung und Unterstützung der Kommunen für eine Umstellung der ÖPNV-Busse auf Neufahrzeuge mit Erdgas- oder Elektroantrieb bzw. eine Nachrüstung über SCR-Katalysatoren und Partikelfilter zur Einhaltung der Euro 6 Abgaswerte.

Die sozial-ökologischen Initiativen für mehr Umweltschutz, für eine Verkehrswende mit besonderer Förderung der „grünen Verkehrsmittel“ (ÖPNV, Rad- und Fußwege) und für eine Energiewende sollten in einem vereinigenden Prozess der sozial-ökologischen Transformation münden. Transformation meint jenen Prozess des gesellschaftlichen Wandels, der einhergeht mit der Formulierung erreichbarer Ziele. Benötigt wird dafür eine Verbindung zwischen all denen, die in sozialen Bewegungen aktiv sind, aber in ihrer Zielsetzung einer von der Herrschaft des kapitalistischen Profitprinzips befreiten Gesellschaft verbunden sind. Es sind die Möglichkeiten zu nutzen, viele Betroffenen in einem alternativen politischen und sozialen Projekt zusammenzuführen, sie in ihrer Gesamtheit und Autonomie zu vereinen, so dass eine postkapitalistische Gesellschaftsformation das Werk aller Menschen sein kann.

## Quellen

- Lehmann: Umweltbundesamt bezweifelt Wirksamkeit von Diesel-Kompromiss, Okt. 2018
- Bauchmüller, Hans von der Hagen, Das ist der Diesel-Deal der Bundesregierung, Berlin, 2018
- Sabautzki: Saubere Luft, isw, Sept. 2018
- Wolf: Elektro-Pkw als Teil der Krise der aktuellen Mobilität. isw Report 112/113
- Resch: Diesel-Abgas-Betrug, Deutsche Umwelthilfe, Okt. 2018
- Stelzer: Fauler Diesel-Kompromiss, Okt. 2018
- Manager-Magazin: „Diesel-Kompromiss bröckelt“-worum gestritten wird., Okt. 2018

