

Was die Autoindustrie anbietet, was nicht kommt

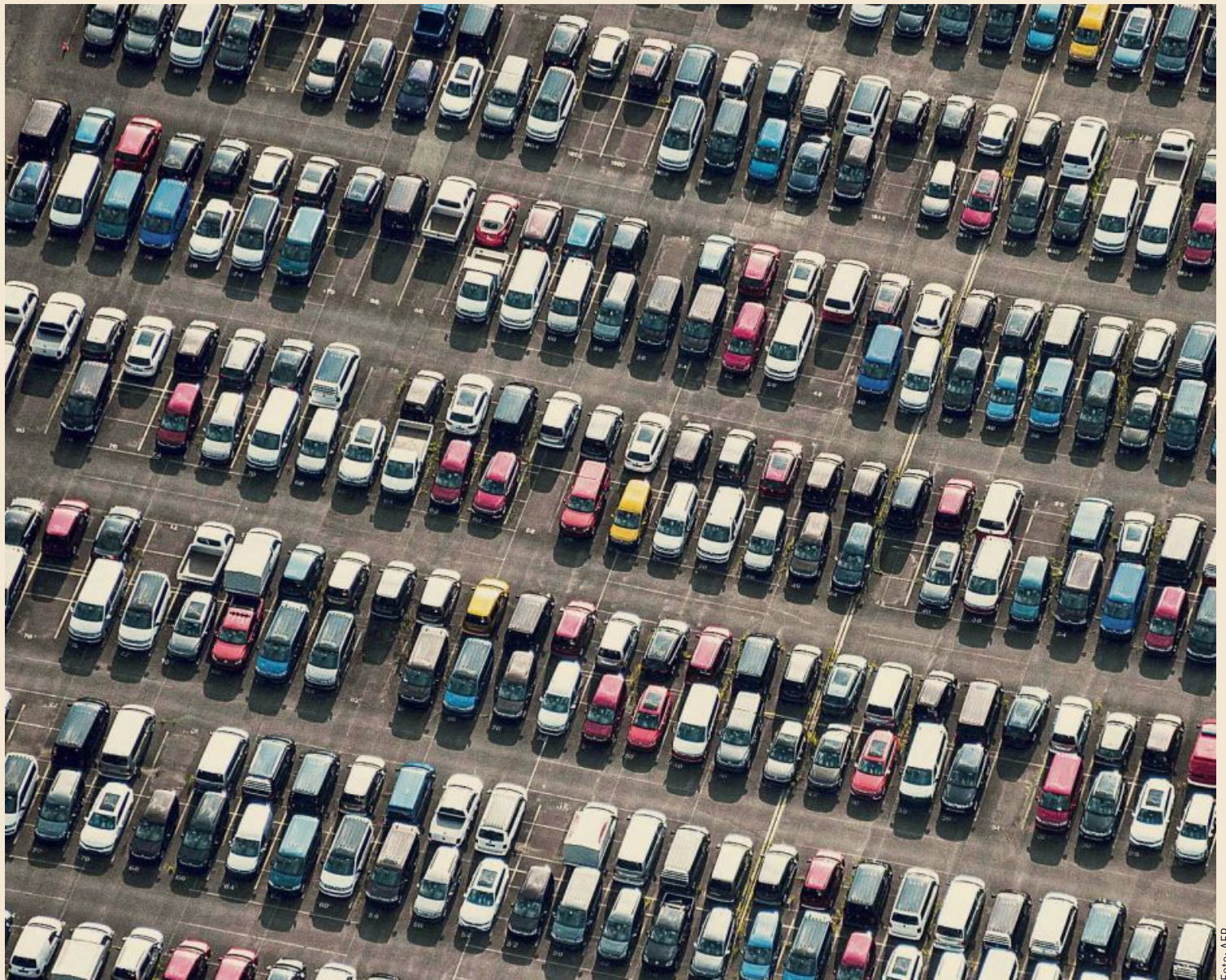
Zuckerl mit Mascherl für weniger dicke Luft

Die Latte lag nach dem mageren Ergebnis des deutschen Gipfels ohnehin nicht hoch. Software-Updates und Prämien für den Umstieg von älteren Dieselaufos auf umweltfreundlichere Fahrzeuge gibt es nun auch für Österreichs Dieselfahrer.

Was sie von einer Lösung ähnlich jener in Deutschland halten, haben heimische Umweltorganisationen wie Greenpeace oder Global 2000 schon vor dem Gipfel deponiert: wenig bis nichts. Herausgekommen ist beim Austro-Dieselpipfel eine Lösung ähnlich jener in Deutschland. Eine Hardware-Nachrüstung, um besonders dreckige Diesel sauber zu bekommen, gibt es auch in Österreich nicht. Gefordert hatten sie im Vorfeld neben Umweltorganisationen auch die Autofahrerclubs ÖAMTC und ARBÖ. Noch nicht, vertröstet Verkehrsminister Jörg Leichtfried (SPÖ) auf einen weiteren geplanten Termin mit der Industrie.

Anders als bei den Nachbarn nahmen an dem Treffen mit Leichtfried am Dienstag in Wien mit Vertretern der heimischen Importeure nicht nur Hersteller aus Deutschland, sondern auch solche aus Frankreich, Spanien, Korea und Japan teil. Die Zugeständnisse sind klein. Hoch lag die Latte nach dem deutschen Gipfel ohnehin nicht, auch wenn Leichtfried erklärte, dass man das Ergebnis „aufgefettet“ habe.

Zur Erinnerung: In Deutschland haben sich die deutschen Autobauer zu einer „freiwilligen“ Software-Umrüstung auf Herstellerkosten bereiterklärt. Hardware-Nachbesserungen schlossen sie aus. Zu teuer, zu wenig erfolgversprechend, nicht nötig, nicht machbar, lauteten die Argumente. Die gelten auch in Österreich.



Reicht ein Software-Update, um den Stickoxidausstoß zu verringern? Ja, sagt die Industrie. Nein, sagen Umweltorganisationen. Hierzulande werden Autos von VW, Mercedes, Renault und möglicherweise BMW upgedatet. Die anderen Hersteller bieten nur Prämien an.

Hierzulande erhalten 600.000 Dieselaufos ein ebenfalls „freiwilliges“ Software-Update. Allerdings erst ab dem Frühjahr 2018. Denn die meisten Hersteller müssten die Software überhaupt erst programmieren, sagt Günther Kerle, Sprecher der Automobilimporteure. Was Kerle auch wiederholt, ist das vielfach angezweifelte Argument, mittels Software-Update würde sich der Stickoxid-Ausstoß bei den Dieselmotoren um bis zu 30 Prozent verringern. Gewährleisten wollen die Hersteller, dass sich etwa an Treibstoffverbrauch oder CO₂-Ausstoß der upgedate-

ten Autos nichts ändert. Ebenfalls nach dem Vorbild Deutschlands kommt eine Umstiegsprämie, die Besitzer älterer Dieselmotore zum Kauf eines Neuaufos motivieren soll. „Verkaufsgag“ nennt der heimische Verkehrsclub Österreich sie.

Wie hoch sie ausfallen wird, bleibt den Herstellern überlassen, die wohl in den kommenden Tagen damit an die Öffentlichkeit gehen werden. Leichtfried geht von einer ähnlichen Höhe wie bei den Nachbarn aus. Dort bewegen sich die gebotenen Zuckerln, die da wie dort die Hersteller zur Gänze schultern,

zwischen 2000 und 10.000 Euro. In Österreich will Leichtfried zumindest einen Lenkungseffekt. Bekommen soll die Prämie, die wieder einmal unter dem Schlagwort „Ökoprämie“ firmiert, wer sich für ein umweltfreundliches Modell entscheidet. E-Aufos könnten dann unter Einrechnung von Ökoprämie und Förderung im besten Fall um 10.000 Euro günstiger in der Anschaffung sein, stellt der Minister in Aussicht.

Ungelöst bleibt die Frage, die auch nicht Gipfelthema war, ob vom Abgaskandal geschädigte VW-Kunden je zu einer Entschä-

digung kommen. Was die Forderung der Konsumentenschützer nach einem Sammelklageninstrument betrifft, rückt ein solches in die Ferne. Zwar liegt ein Entwurf seit 2007 in der Schublade des Justizministeriums, Einigung erzielte man in der Frage bislang nicht.

Hat Minister Wolfgang Brandstetter (ÖVP) noch Ende 2016 eine Umsetzung 2017 avisiert, heißt es jetzt, dass daraus wohl nichts werde. „Aus heutiger Sicht ist kein politischer Konsens absehbar.“ Und er scheine in Anbetracht des Wahltermins im Oktober auch nicht realistisch. (rebu)

ZITIERT

„Ich bin sauer. Ich habe miterlebt, wie die Automobilindustrie zum Teil auch sagt, was sie alles nicht kann, und dass sozusagen hier richtig hintenrum betrogen wurde.“

Kanzlerin Angela Merkel

„Wie befürchtet, ist das Ergebnis des Gipfels Augenauswischerei. Mensch und Umwelt wurden außen vor gelassen, die Automobilbranche mit Samthandschuhen angefasst.“

Adam Pawloff, Greenpeace

„Wenn man in die völlig verkehrte Richtung fährt, genügt es nicht, die Geschwindigkeit ein wenig zu reduzieren.“

Karl Schnellmann, WWF

„Das pauschale Dirty Campaigning gegen die Dieselmotore muss beendet werden.“

Gerhard Deimek, FPÖ

„Viel Trara, aber fast nichts für Gesundheit und Umwelt. Autofahrer werden mit einer Ökoprämie, die den Namen nicht verdient, erneut hinter Licht geführt.“

Ulrike Lunacek, Grüne

Einsamer E-Mobil-Vorreiter im Norden Europas

Norwegen will in acht Jahren nur mehr Elektrofahrzeuge zulassen

Andreas Stangl

Während Teile Europas ein Fahrverbot für Dieselaufos ventilieren und mit der Erfüllung der Klimaziele schwer im Hintertreffen sind, ist Norwegen gleich zwei Schritte weiter: Die dortige Regierung hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, ab 2025 generell keine Fahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren mehr zuzulassen. Eine aktuelle Studie bescheinigt Europas größter Erdölnation die Aussicht, bei konsequenter Weiterführung der derzeitigen Politik bis 2050 die erste Nation der Welt zu werden, die ihren gesamten Energiebedarf ohne fossile Rohstoffe – also schadstofffrei – deckt.

Aktuell bewegen sich auf Norwegens Straßen mehr als 110.000 Elektroautos. Das entspricht einem Marktanteil von rund 18 Prozent. Bis Jahresende dürften es 150.000 sein. Noch 2010 fuhr im Land der Fjorde knapp 10.000 E-Mobile. Damit galt Norwegen in Europa damals schon als Muster-

land der E-Mobilität. Möglich wurde die rasante Entwicklung einerseits durch die geografische Situation: Intensive Nutzung der starken Gefälle von Wasserläufen ermöglicht es, dass das Land über 95 Prozent der Elektroenergie aus Wasserkraft deckt. Strom ist für Konsumenten billig.

Teure Förderung

Zum Zweiten existieren seit Jahren zahlreiche Fördermaßnahmen wie Mehrwertsteuerbefreiung, weitgehende Mautfreiheit, Gratsparken sowie die Mitbenutzung von Busspuren. Außerdem können E-Mobil-Besitzer an einem Großteil der insgesamt rund 90.000 Ladestationen ihre Autos landesweit gratis aufladen. Zahlen müssen sie lediglich an den Schnellladern, die derzeit rund zehn Prozent aller Stationen ausmachen. Rund 420 Millionen Euro pro Jahr lässt sich das reiche Land die Förderung kosten, obwohl es keine heimische Autoindustrie gibt, die davon profitiert.

2012 beschlossen alle im Parla-

ment vertretenen Parteien die Fortführung der Förderungen. Dieser Tage veröffentlichte der Verband der Energieunternehmen, Energi Norge, eine Art Roadmap, die zusätzlich zur anvisierten Umstellung des gesamten Straßenverkehrs auf E-Mobilität bis zum Jahr 2050 den vollständigen Verzicht auf fossile Energie als realistisch skizziert. Insbesondere soll nach Vorstellung der Energiewirtschaft in Hinkunft künftig nicht nur der Straßenverkehr schadstofffrei werden, sondern auch die Schifffahrt und der Flugverkehr. Neben elektrischem Strom will man auch auf Wasserstoffverbrennungsmotoren und Biotreibstoffe setzen, um das auf den ersten Blick utopisch erscheinende Ziel zu erreichen.

Um eine „doppelte Wertschöpfung“ bis Mitte des Jahrhunderts zu erzielen, legten die Energieunternehmen der Regierung gleich einen ganzen Forderungskatalog bei. Hier schließt sich wohl auch der Kreis zu der nur am Rande zag-

haft geübten Kritik an den ehrgeizigen Plänen der norwegischen Politik.

Zum einen befürchten Kritiker, dass es bei der massiven Förderung der elektrischen Energie letztlich doch wieder nur um den finanziellen Vorteil für Großkonzerne und andere einflussreiche Interessengruppen geht. Vor allem die Erdöl- und Erdgasindustrie verliert, trotz aller Exportorientierung, bereits jetzt eine Menge Geld im eigenen Land.

Zum anderen beäugen Autofahrerclubs und Verfechter von öffentlichen Verkehrslösungen die geplante Totalumstellung auf E-Fahrzeuge mit einer gewissen Skepsis. Sie befürchten, dass Bahn und Bus in Zukunft weniger genutzt werden könnten. Das ebenfalls gelegentlich ins Treffen geführte Argument, die unbegrenzte Mitnutzung durch private Elektroautos werde die Busspuren in Hinkunft überhaupt ad absurdum führen, erscheint daneben als vergleichsweise geringe Sorge.