

Allianz schlägt umstrittene Massnahme gegen Abgasbetrug vor

Fachleute und Politiker fordern als Reaktion auf den Dieselskandal obligatorische Abgastests. Doch Bundesrat und Autolobby winken ab.

Stefan Häne

Manipulierte Abgaswerte, lückenhafte Kontrollen, Razzien bei Autoherstellern: Der Dieselskandal ist noch längst nicht verraucht. Eine Gruppe von Fachleuten will nun sicherstellen, dass Betrügereien künftig früher ans Licht kommen und auch gewöhnliche Defekte an den Abgasreinigungssystemen eher entdeckt werden. «Flächendeckende periodische Abgaskontrollen sind dringend notwendig», sagt Jacques Schiltknecht, Praktischer Arzt im Ruhestand und seit Jahren mit dem Thema Partikel beschäftigt. «Die Manipulationsfälle nehmen nicht ab, wenn nicht periodisch kontrolliert wird.»

Schiltknechts Forderung entspricht einem Konsens unter jenen Fachleuten, die gestern an der internationalen ETH-Nanopartikel-Konferenz in Zürich getagt und unter anderem über die Problematik lückenhafter Abgaskontrollen diskutiert haben. Träger der Konferenz ist der Schweizerische ETH-Nanopartikel-Verein. Sein erklärtes Ziel ist es, die Bevölkerung besser vor den gesundheits-

schädlichen Russpartikeln zu schützen, die alle Verbrennungsmotoren ausstossen - also nebst den Diesel- auch die Benzinmotoren. Diese sogenannten Nanopartikel sind für eine Vielzahl von Krankheiten verantwortlich, wie etwa Krebs. Schätzungen gehen von 4500 vermeidbaren Todesfällen pro Jahr in der Schweiz aus, weltweit von 7 Millionen.

In der Schweiz gibt es seit 2013 keine obligatorischen Abgastests mehr - zum Ärger der Garagisten, die sich um eine Einkunftsquelle gebracht sehen. Von den Tests befreit sind neuere Autos und Lastwagen mit elektronischer On-Board-Diagnose, welche die Abgase überwacht und dem Fahrer Fehler anzeigt. Den Entscheid gefällt hatte damals allein der Bundesrat; es handelte sich um eine Anpassung einer Verordnung. Bei Fehlfunktionen, argumentierte er, sei ein Werkstattbesuch vorgeschrieben. So sei sichergestellt, dass die Umwelt nicht belastet werde.

Zwist um Kosten

Nicht nur den zitierten Fachleuten genügt dieser Sicherungsanker nicht. Auch im Parlament ertönt der Ruf nach einer Wiedereinführung der Abgastests. Nationalrätin Tiana Moser (GLP) hat letztes Jahr eine entsprechende Motion eingereicht. Die Autobranche indes lehnt den Vorstoss ab. Das Problem ist nach Ansicht von Auto-Schweiz-Direktor

Andreas Burgener nicht der Verbrennungsmotor; den Dieselskandal sieht er vielmehr als Folge eines «miserablen» Managements und dehnbarer gesetzlicher Regeln, wie zum Beispiel des Thermofensters, das es ermöglicht, die Abgasreinigung abhängig von der Aussentemperatur zu steuern.

Auch der Bundesrat hält nichts von Mosers Idee. Er geht davon aus, dass strengere Typengenehmigungsvorschriften, wie sie in der EU und in der Schweiz zum Teil bereits gelten, Manipulationen durch Fahrzeughersteller verhindern. Auch liessen sich jene Systeme, die zur Erkennung solcher Manipulationen taugen, nur mit «hohen Kosten und grossem zeitlichem Aufwand» einsetzen, so der Bundesrat. Sie würden sich deshalb nicht für periodische Abgasprüfungen eignen, sondern nur für Kontrollen im Rahmen der Typengenehmigung und für Stichprobenkontrollen.

Dem widerspricht Schiltknecht: «Die Technik ist bereit, die entsprechenden Messinstrumente sind homologisiert.» Auch Moser taxiert die Argumentation des Bundesrats als nicht stichhaltig. «Die jährlichen Gesundheitskosten übersteigen die notwendigen Investitionen um ein Vielfaches», sagt sie und verweist auf eine Studie des Zürcher Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft. Demnach spart allein der Kanton Zürich jährlich rund eine halbe Milliarde Franken ein, weil die

Emissionen von Nanopartikeln dank Partikelfiltern stark gesunken sind. Wie notwendig Kontrollen sind, zeigt laut Schiltknecht der Umstand, dass schon ein Prozent beschädigte Filter mehr Partikel ausstossen als der gesamte Rest der nicht beschädigten Flotte.

Verschärfung in Deutschland

Einen Schritt weiter ist Deutschland. Bislang wurde nur an einem kleinen Teil der Fahrzeuge nebst einer On-Board-Diagnose auch eine reale Abgasmessung am Endrohr durchgeführt. Neu ist diese Endrohrmessung Pflicht. Die Verschärfung auf den Weg gebracht hatte das Bundesverkehrsministerium letztes Jahr. Ähnliches ist in anderen europäischen Staaten geplant. «Der Bundesrat», folgert Fachmann Jacques Schiltknecht, «wäre also gut beraten, jetzt auch zu reagieren.»

Der Widerstand des Bundesrats und der Autolobby vermag nicht darüber hinwegzutäuschen, dass die Chancen von Mosers Motion intakt sind. Zu den Unterzeichnern gehören nicht nur linke Parlamentarier, sondern auch Exponenten aus CVP, BDP und SVP. Bei den Lastwagen würden Kontrollen zur Verhinderung von Adblue-Manipulationen durchgeführt, sagt etwa Nationalrat und Fuhrhalter Ulrich Giezendanner (SVP). «Etwas Vergleichbares sollte auch bei den Personenwagen möglich sein.»