

## • **Basler Zeitung**

# Trotz Dieselskandal – die Luft ist rein

Im Gegensatz zu Deutschland entfernt sich die Schweiz immer mehr vom Feinstaub-Alarm. Deshalb halten hiesige Politiker nichts von einem Diesel-Verbot.

Verkehrte Welten: Während in der Schweiz die Schadstoffwerte sinken, wird in Deutschland (wie hier in Berlin) wegen der hohen Belastung protestiert. Bild: Keystone

*Beni Gafner*Bern05.08.2017

Richtet sich der Blick nach Norden über die Landesgrenze und gehören deutsche Medien zur täglichen Informationsquelle – man könnte zum Eindruck gelangen, in Deutschland drohe Bürgerkrieg. So nachvollziehbar auch aus Schweizer Sicht die Wut über Betrüger an der Spitze von Autohersteller-Firmen ist und so berechtigt die Befürchtung erscheint, dass «Kleine» zu bezahlen hätten, was Autobosse zu verantworten haben – zumindest in einem zentralen Punkt der Affäre unterscheidet sich die Schweiz klar von Deutschland.

Die Entwicklung der Schweizer Luftqualität ist mit Blick auf die letzten 25 Jahre eine Erfolgsgeschichte. Dies belegen Statistiken über Jahre und auch aktuelle Messwerte der letzten Tage. Die Daten aus einem feinen, übers ganze Land und die Agglomerationen gezogenen Netz von Messstationen kommen vom Bundesamt für Umwelt (Bafu). Dieses Amt, mit vielen Umweltfachleuten bestückt, steht beileibe nicht im Verdacht, einseitig zugunsten von Nutzfahrzeug- und Privatverkehr zu handeln. Im Gegenteil.

### **Grenzwerte unterschritten**

Amtlich festgehalten lautet das Fazit nach Jahrzehnten erfolgreicher Luftreinemassnahmen: Der Ausstoss der meisten Schadstoffe ist zurückgegangen, teilweise sogar massiv. So wurden seit 1980 in der Schweiz die Emissionen von Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) um 90 Prozent verringert. Sie liegen heute überall unter dem Grenzwert. Um die Hälfte verringert wurden in den

letzten Jahren auch die Emissionen beim Feinstaub, einem Hauptstreitpunkt beim Dieselskandal in Deutschland. Zurückzuführen ist diese positive Entwicklung in der Schweiz vor allem auf einen viel kleineren Schadstoffausstoss bei Fahrzeugen (siehe Grafik). Der Ausstoss an Stickoxiden (NOx) ist ebenfalls abgesackt, um 60 Prozent.

Aufgrund des positiven Verlaufs der breit gemessenen Schadstoffwerte stehen drastische Massnahmen hierzulande nicht zur Diskussion, wie sie zum Beispiel Deutschland erwägt oder im Falle Stuttgarts bereits durchgesetzt hat. Die EU-Kommission hält für Deutschland 28 Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen fest. Probleme durch Feinstaub, Kohlendioxid und Stickoxide finden sich vorab in Ballungsräumen wie Berlin, München, Stuttgart und Hamburg. Dort stehen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge im Raum, die nicht neusten Jahrgangs sind. Solches erobert Dieselfahrer, denn viele von ihnen haben ihr Auto in der guten Absicht gekauft, sauber unterwegs zu sein.

In der Schweiz kann das Bundesamt für Umwelt in Ittigen bei Bern derweil festhalten: «Verglichen mit ähnlich dicht besiedelten Gebieten in Westeuropa ist der Schadstoffausstoss in der Schweiz pro Kopf deutlich geringer.» Führt die Belastung der Luft mit winzigen, schädlichen Staubteilchen (PM10) an einzelnen Hotspots trotzdem zur zeitweiligen Grenzwertüberschreitung, ist dies nicht auf «dreckige Diesel» zurückzuführen, sondern vorab auf Heizungen, auf Abrieb entlang von Autobahnen und Schienen sowie auf chemische Verbindungen in der Luft. Schweizer Lastwagen, vor einiger Zeit noch als Dreckschleudern in Verruf, sind derweil sauber unterwegs. Von knapp 50 000 hier immatrikulierten, schwerkverkehrsabgabepflichtigen Fahrzeugen waren mit Stichtag 30. September 2016 über 36 500 mit modernsten Euro-5- und 6-Motoren unterwegs. Dies belegt Vizedirektor André Kirchofer vom Lastwagenverband Astag auf Anfrage. Das sind zwei Drittel.

### **«Dieselverbot ist falsch»**

«Der Diesel spielt bei der angestrebten Senkung von CO<sub>2</sub> eine wichtige Rolle», hält dazu Nationalrat und ACS-Präsident Thomas Hurter (SVP) fest. «Was das VW-Management bei den Abgasmessungen geboten hat, ist eine Schweinerei. Deswegen nun aber eine ganze Technologie zu verbieten, halte ich für grundfalsch», sagt Hurter.

So wie die Dampfmaschine seinerzeit nach einem Technologieschub abgelöst worden sei, könne auch der Diesel eines Tages abgelöst werden. Politische Technikverbote behinderten jedoch nur die Weiterentwicklung. Thomas

Hurter rät deshalb von Überreaktionen und überzeichneten politischen Forderungen ab. Letztere seien in der Schweiz kaum mehrheitsfähig. Der Präsident des Automobilclubs erwartet von den Herstellern nun, dass sie Fehler korrigieren. In der Schweiz erwartet Hurter teilweise sinkende Preise bei Diesel-Occasionen und weniger Dieselmotoren in Kleinwagen.(Basler Zeitung)