



Die aktuelle Dieseldiskussion

Fragen und Antworten



Herausgeber:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21, 53129 Bonn

Mohrenstraße 20/21
10117 Berlin

Telefon: 0228 9127-260
Telefax: 0228 9127-6261
E-Mail: woltermann@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

Verantwortlich:

Antje Woltermann

Verfasser:

Antje Woltermann / Patrick Kaiser / Sven Gustafson / Marc Voß

Fotos:

www.fotolia.de

Haftungsausschluss:

Die in dieser Broschüre enthaltenen Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Obwohl sie nach bestem Wissen und Gewissen erstellt worden ist, kann keine Haftung für die inhaltliche Richtigkeit der darin enthaltenen Informationen übernommen werden.

Copyright und Rechtsvorbehalt:

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Stand:

18. August 2017

1 Diesel, Fahrverbote und die Politik

Sind Dieselfahrzeuge wirklich so schmutzig?

Gegenfrage: Was wird unter Schmutz verstanden, und wie wird er bewertet? In der öffentlichen Dieseldiskussion werden Feinstaub-, CO₂- und NO_x-Emissionen oft verwechselt und vermengt. Eine differenzierte Diskussion ist daher schwer möglich. Folgend ein kurzer Überblick:

Der Straßenverkehr ist laut Umweltbundesamt mit 13,6% des Gesamtausstoßes der drittgrößte Verursacher von **Feinstaubemissionen**. Einen größeren Anteil an den gesamten Feinstaubemissionen haben die Industrieprozesse mit 42,1%, gefolgt von der Landwirtschaft mit 22,6%. Von diesen genannten Sektoren konnte der Straßenverkehr innerhalb von zwanzig Jahren mehr als 55,6 Prozent der Emissionen reduzieren. Bei Diesel-Pkw konnten die Feinstaubemissionen seit dem Jahr 2000 sogar um mehr als 95% gemindert werden. Während die Landwirtschaft innerhalb von 20 Jahren die auf sie entfallenden Feinstaubemissionen um 31,9 % erhöht hat.

Diesel-Pkw tragen einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der europäischen Klimaziele bei, bis 2020 im Vergleich zu 1990 mindestens 40% weniger **CO₂-Emissionen** zu erreichen. Denn der CO₂-Ausstoß ist u.a. vom Kraftstoffverbrauch abhängig. Hier kann der Diesel gegenüber Benzinern ganz klar punkten. Der Verbrauchsvorteil eines Dieselmotors gegenüber einem vergleichbaren Benziner liegt bei rund 20% und führt wegen einer effizienten Verbrennung letztlich zu einem CO₂-Vorteil von bis zu 15%.¹

In Dieselmotoren wird ein anderes Verbrennungsverfahren als bei den Otto-Motoren angewandt, um so den geringeren Kraftstoffverbrauch zu erzielen. Einhergehend entstehen dadurch jedoch höhere Verbrennungstemperaturen und somit höhere **NO_x-Emissionen**. Damit trägt der Diesel zwar nicht unerheblich zur Stickoxidbelastung bei. Das gilt insbesondere für ältere Fahrzeuge. Dieselmotoren der neuesten Baureihen sollen aber dank eingebauter Abgasreinigungssysteme die strengen NO_x-Grenzwerte sogar unterschreiten.

Ist mit bundesweiten Fahrverboten für Dieselfahrzeuge zu rechnen?

Die Frage kann derzeit nicht abschließend beantwortet werden. Die Deutsche Umwelthilfe hat verschiedene Bundesländer wegen unzureichender Luftreinhaltepläne verklagt. Zuletzt hat sich das Verwaltungsgericht Stuttgart für ein Verkehrsverbot von Dieselfahrzeugen unterhalb der Schadstoffklasse Euro 6 ausgesprochen, um die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid in der Umweltzone in Stuttgart einhalten zu können. Wegen der politischen und gesellschaftlichen Brisanz ist es sehr wahrscheinlich, dass Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt werden. Ebenso ist noch ungeklärt, ob die Städte überhaupt eigenmächtig ein Dieselfahrverbot aussprechen dürfen. Diese Frage liegt dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zur Klärung vor. Eine Entscheidung hierzu steht aus.

Wie positioniert sich die Politik zu einem möglichen Fahrverbot?

Nachdem die Politik über Jahre hinweg zugesehen hat, dass Schadstoffgrenzen überschritten wurden, sollen nun eilends Maßnahmen getroffen und Lösungen präsentiert werden.

¹ BDI, „Die Verbrennungstechnologien im Vergleich“, 2015.

Parteiübergreifend wurde ganz überwiegend der Wille bekundet, Fahrverbote zu vermeiden und nur als letztes Mittel vorzusehen. Die Ergebnisse aus dem ersten Dieseltreffen in Berlin lassen erahnen, dass Fahrverbote politisch nicht vom Tisch sind, da diese Entscheidung nicht vom Gesetzgeber, sondern von den Gerichten gefällt wird.

Was ist die blaue Plakette?

Die blaue Plakette ist als Ergänzung zu der bereits vorhandenen roten, gelben und grünen Plakette gedacht und soll dazu dienen, die Luftverschmutzung in bestimmten Zonen zu reduzieren. Während die Einführung der bisherigen Plaketten dem Ziel der Senkung der Feinstaubbelastung dienen, soll über die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit der blauen Plakette die NO_x-Emissionen in den betreffenden Zonen reduziert werden.

Allerdings gibt es die blaue Plakette noch nicht. Es gibt auch noch keine gesetzlichen Vorgaben, mit denen man heute bestimmen könnte, welche Fahrzeuge eine blaue Plakette bekämen und welche nicht. Einige Politiker machten sich für eine blaue Plakette auf Bundesebene stark, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lehnt die blaue Plakette weiterhin ab. Auf der Verkehrsministerkonferenz im Oktober 2016 wurde eine Entscheidung vorerst auf Eis gelegt.

Wie positioniert sich der ZDK zur blauen Plakette?

Der ZDK wertete die Entscheidung, die Pläne zur Einführung einer blauen Plakette zunächst zu stoppen, als Sieg der Vernunft. Sie hätte dazu geführt, die Mobilität von über 13 Millionen Fahrern mit Diesel-Pkw einzuschränken. Dazu zählten auch fast sechs Millionen Diesel, die nach Euro 5-Norm zugelassen worden seien. Hier ist eine Politik mit Augenmaß gefordert, die neben berechtigten Umweltanliegen auch die Mobilitätsbedürfnisse der Steuerzahler berücksichtigt.

Sind Elektroautos kurzfristig eine Alternative?

Elektroautos sind sicherlich derzeit keine Alternative für Vielfahrer, die heute Dieselfahrzeuge nutzen. Das gilt allein schon wegen der mangelnden Reichweite. Aber auch die fehlende Ladeinfrastruktur stellt ein Hemmnis dar.

Hinzu kommt, dass auch E-Autos nicht zu 100% „sauber“ sind. Auch sie produzieren Feinstaub, z.B. durch Reifenabrieb. Und völlig abgassauber sind sie nur dann, wenn sie mit 100% Ökostrom aus erneuerbaren Quellen aufgeladen wurden. Das wird im Moment nur selten der Fall sein.

2 Nationales Forum Diesel (Dieselgipfel)

Es gibt sehr unterschiedliche Aussagen zu den Ergebnissen des Dieselgipfels. Welche für das Kfz-Gewerbe unmittelbar relevanten Ergebnisse sind tatsächlich dabei heraus gekommen?

1. Die Politik erwartet von den Automobilunternehmen eine Optimierung der aktuell in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw in den Schadstoffklassen Euro 5 und 6. Damit soll eine Reduzierung der NO_x-Emissionen dieser Fahrzeuge um 30 % bis zum Jahresende 2018 erreicht werden.

Für die neuen Nachrüstungsmaßnahmen gelten verbindliche Regeln:

- Die Kosten für die Nachrüstungen tragen die Hersteller.
 - Für die Freigabe ist auch der Nachweis zu erbringen, dass alle anderen typengenehmigungsrelevanten Parameter wie der Schadstoff- und CO₂-Ausstoß, der Kraftstoffverbrauch, Geräusche- und die Motorleistung nicht negativ verändert werden. Die Hersteller sichern dies zu.
 - Für alle Nachrüstungen gilt zudem: Die Hersteller müssen gegenüber dem Kunden die Gewährleistung auf die Bauteile übernehmen, die durch die Maßnahme beansprucht werden. Für alle in diesem Zusammenhang auftretenden Fragen wird für die Verbraucher ein Verbraucherbeirat beim KBA eingerichtet.
2. Weiter erwartet die Politik, dass die Hersteller mit eigenfinanzierten wettbewerblichen Maßnahmen (z.B. „Umstiegsprämien“) Anreize für den Wechsel von Dieselfahrzeugen älterer Standards als Euro 5 auf Fahrzeuge mit modernster Abgasnachbehandlung oder E-Fahrzeuge schaffen. Dem sind fast alle Hersteller/Importeure nachgekommen.

[Übrigens: Vom Handel wird das nicht erwartet. Dennoch gibt es bei vielen Fabrikaten Händlerbeteiligungen!]

3. Für Euro 6-Fahrzeuge müssen die Hersteller zusätzlich ausdrücklich erklären, dass bei den neuzugelassenen Fahrzeugen in allen Fahrsituationen auf der Straße eine technisch optimale Funktion des SCR-Katalysators gewährleistet ist. Das betrifft insbesondere bei der Verwendung von Harnstoff für die Abgasreinigung die Erreichung des dabei erzielten höchsten Wirkungsgrades.

Wie steht der ZDK zu diesen Ergebnissen?

Grundsätzlich sind Maßnahmen zu begrüßen, die der Umwelt dienen und Fahrverbote verhindern helfen. Die Software-Updates gehören dazu. Unzweifelhaft dürfen die anstehenden Umrüstungsmaßnahmen nicht zu Lasten der Vertragswerkstätten gehen. Das gilt im Übrigen nicht nur für den rein technischen Update-Vorgang in der Werkstatt, sondern auch für den Zeitbedarf der Vor- und Nachbereitung sowie für die ungezählten Kundengespräche. Das alles muss durch eine ausreichende Vergütung gedeckt sein. Denn die Autohäuser und Werkstätten sind nicht diejenigen, die das Problem verursacht haben.

3 Umrüstung von Dieselfahrzeugen

Ist ein Software-Update für Euro 5-Diesel ausreichend, um die NO_x-Emissionen zu senken?

Die Software-Updates als Sofortmaßnahmen sind sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung. Denn es ist davon auszugehen, dass damit eine Reduzierung der NO_x-Emissionen erreicht wird. Die politische Forderung lautet, die Emissionen der nachzurüstenden Fahrzeuge bis zum Jahresende 2018 um 30 % zu senken.

Ist das realistisch?

Das hängt von verschiedenen Faktoren ab, u.a. davon, wann die Software-Updates bereitgestellt werden und wann mit der Umrüstung begonnen wird.

Reichen diese Maßnahmen aus?

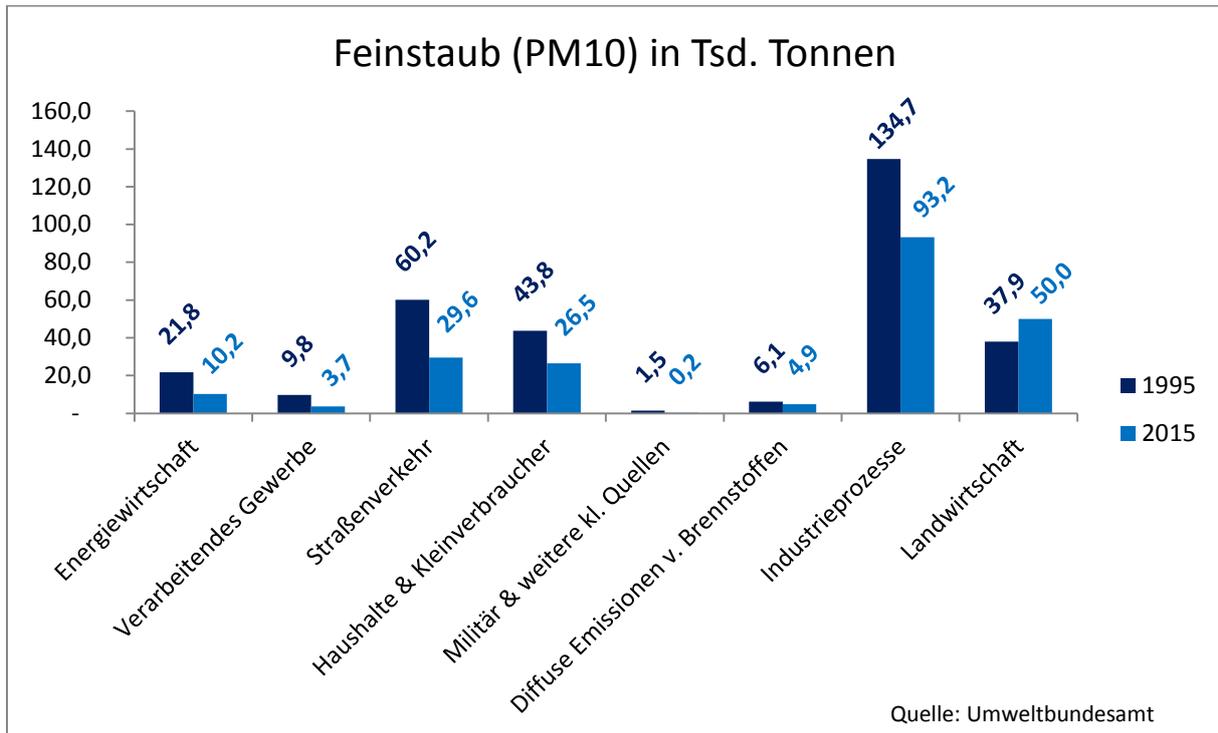
Das kann nur ein erster Schritt sein. Das Kfz-Gewerbe fordert Hersteller auf, auch Hardware-Nachrüstlösungen mit AdBlue-Harnstoffeinspritzung und SCR-Katalysator zu entwickeln. Tests einer Fachzeitschrift (auto motor und sport vom 8. Juni 2017) mit der Nachrüstung eines Katalysator-Herstellers haben gezeigt, dass ein Euro 5-Diesel beim Stickoxid-Ausstoß auf Euro 6c-Niveau verbessert werden kann – bei einer Reduzierung des NO_x-Ausstoßes um rund 90%.

Bisher gibt es eine solche Nachrüstlösung nur für ein einziges Modell. Sie könnte sicherlich auch für andere Fahrzeugmodelle entwickelt werden. Allerdings erfordert das Investitionen, die sich nur lohnen, wenn diese Nachrüstlösungen auf dem Markt auch nachgefragt werden. Dazu muss zunächst geklärt werden, wer die Kosten von geschätzt 1.500,00 € plus Einbau trägt. Der ZDK hat gefordert, dass die Hersteller die Kosten komplett übernehmen. Eine Beteiligung der Diesel-Fahrer wird abgelehnt. Sinnvoll könnte aber eine staatliche Umrüstprämie sein. Denn zum Zeitpunkt des Verkaufs und der Zulassung haben die allermeisten Euro 5-Diesel die gesetzlichen Anforderungen erfüllt.

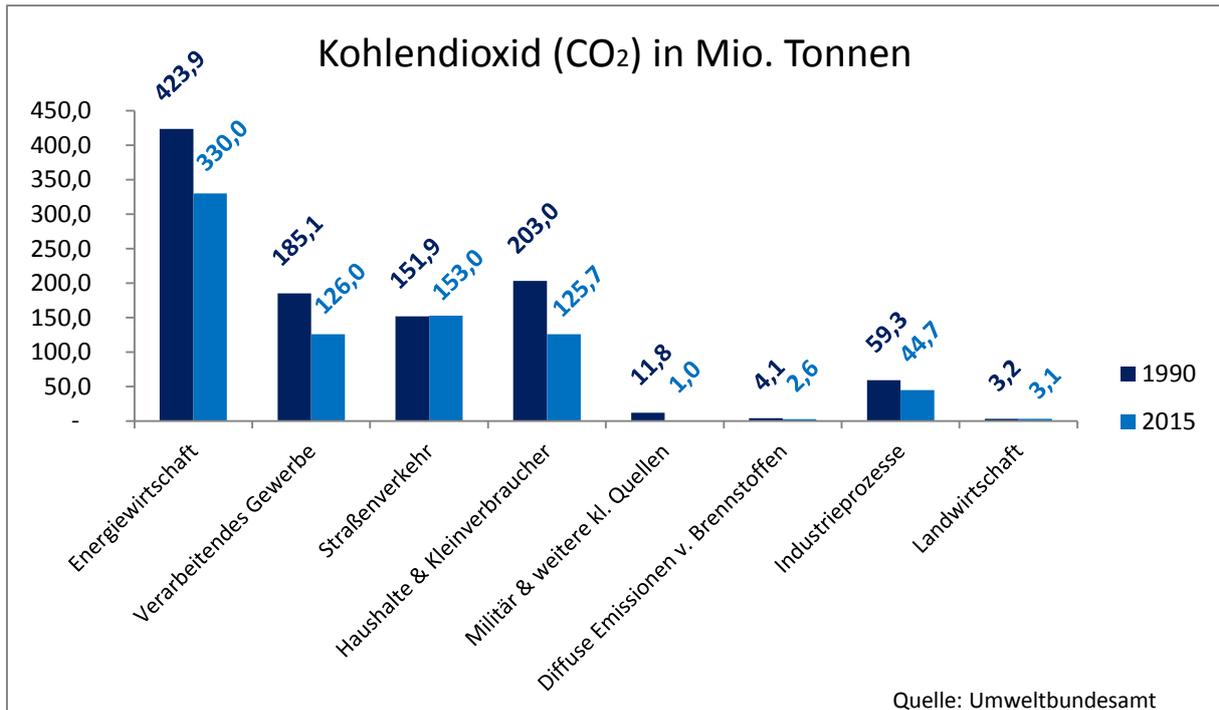
Einige Politiker fordern von den Automobilherstellern schnelle Ergebnisse der Umrüstungsmaßnahmen. Drei Monate bzw. spätestens bis zum Jahresende werden als akzeptable Zeiträume genannt. Ist das machbar?

Die Automobilhersteller treffen zwar die Zusagen, aber die Umrüstungsmaßnahmen müssen von den Vertragswerkstätten durchgeführt werden. Und die müssen zunächst einmal die entsprechenden Kapazitäten bereitstellen. Dabei kann es sicherlich nicht sein, dass ein Kunde mit einer ganz normalen Wartung oder Reparatur wochenlang keinen Termin mehr bekommt, weil alle Software-Updates bei den Dieselfahrzeugen vorgezogen werden müssen. Hier muss eine praktikable Lösung gesucht werden. Deshalb sind die von der Politik genannten Zeiträume eher nicht realistisch.

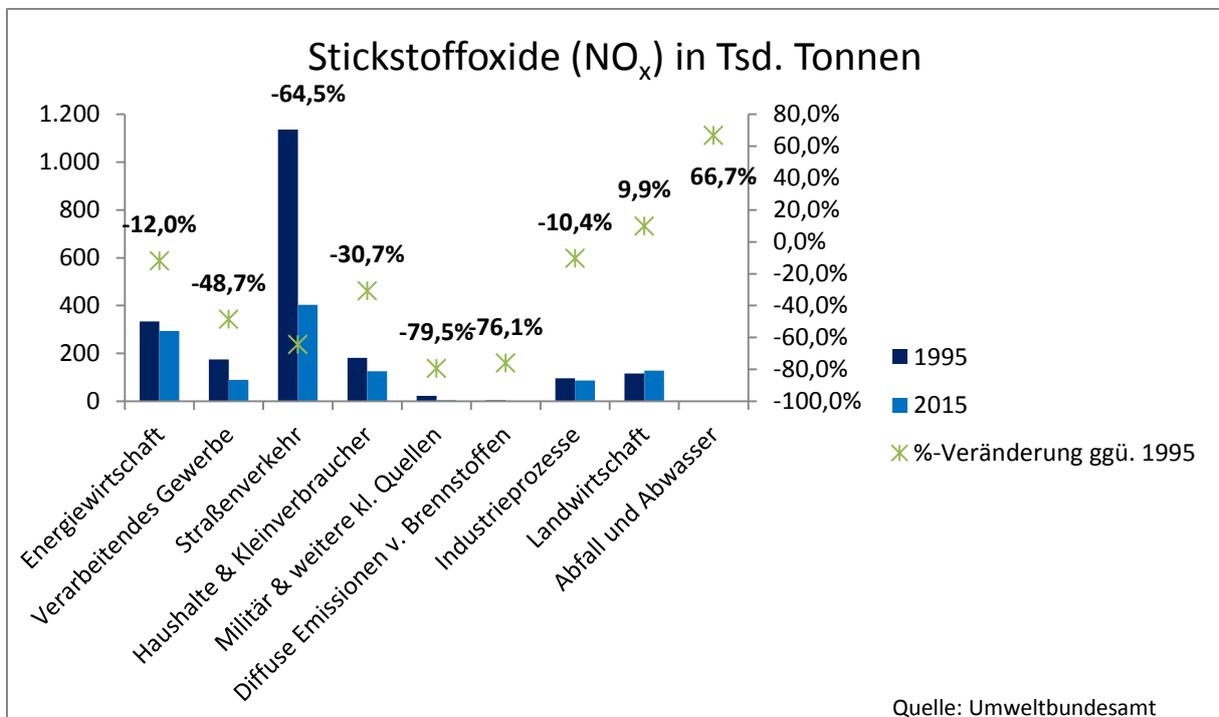
4 Einige Zahlen und Fakten zu Emissionen und Diesel



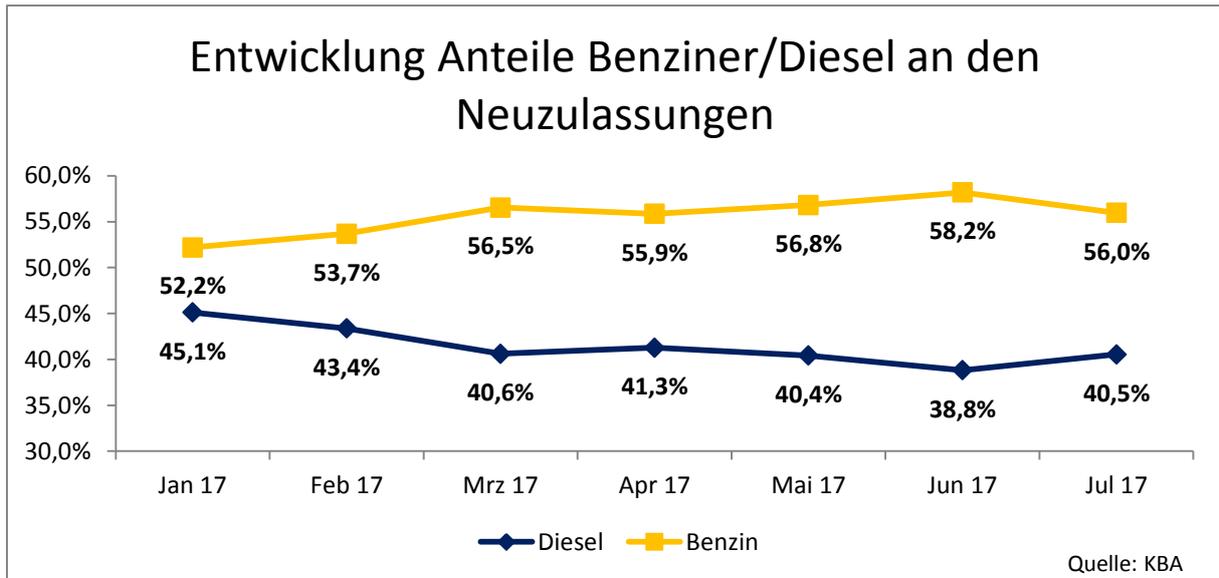
Laut Umweltbundesamt sind die Industrieprozesse mit einem Anteil von 42,1 Prozent die größten Verursacher von Feinstaubemissionen. Mit 22,6 Prozent der Gesamtemission folgt die Landwirtschaft. Dann erst folgt der Verkehr mit 13,6 Prozent. Haushalte und Kleinverbraucher emittieren ca. 12 Prozent der gesamten Feinstaubbelastung. Von diesen genannten Sektoren konnte der Straßenverkehr innerhalb von zwanzig Jahren mehr als 55,6 Prozent der Emissionen reduzieren, während die Landwirtschaft im selben Zeitraum die auf sie entfallenden Feinstaubemissionen um 31,9 % erhöht hat.



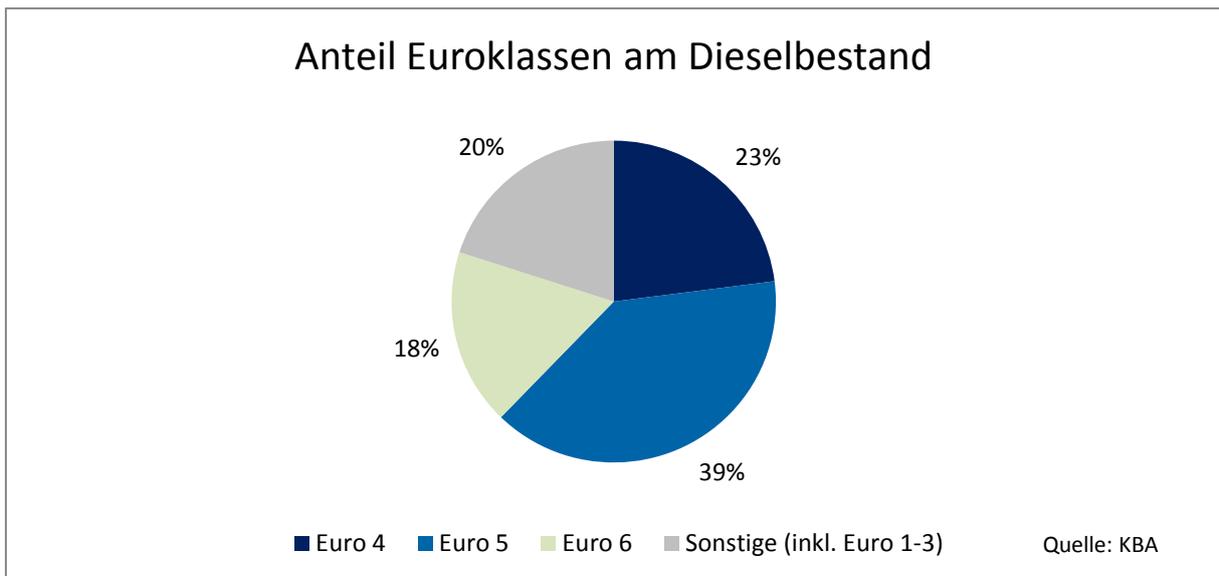
Die Klimaziele für 2020 werden an den CO₂-Emissionen aus dem Jahr 1990 gemessen. Bis zum Jahr 2015 sind die gesamten Emissionen um 23,9% gesunken. Die Ausstöße, die dem Straßenverkehr zuzuordnen sind, sind innerhalb des Zeitraums leicht um 0,7% gestiegen. Allerdings hat der Kfz-Bestand in diesem Zeitraum um 50,3% (rd. 18 Mio. Fahrzeuge) zugenommen. Gemessen an diesen Zahlen ist die Beibehaltung des Ausstoßniveaus ein Erfolg, zu dem der Diesel erheblich beitrug.



Von 1990 bis 2014 ist ein Rückgang der NO_x-Emission um über 1,7 Millionen Tonnen zu verzeichnen. Auch wenn der Straßenverkehr derzeit als größter Emittent von NO_x angeprangert wird, so trug dieser neben dem Militär mit 733 Tsd. Tonnen (-64,5%) den größten Anteil zu dieser Reduzierung bei. In der Statistik wird der Straßenverkehr als Kollektiv von Pkw, Lkw und anderen Transportmitteln wie Busse zusammengefasst. Den Imageschaden trägt in der Dieseldebatte jedoch vorwiegend der Pkw.



Die Dieseldiskussion wirkt sich sichtlich auf die Neuzulassungen aus. Der Anteil der Diesel-Neuzulassungen ist um 4,6%-Punkte seit Januar 2017 zurückgegangen, während der Anteil der Fahrzeuge mit Ottomotoren auf 56,0% stieg.



Der gesamte Pkw-Bestand in Deutschland umfasst ca. 45 Mio. Fahrzeuge. Ein Drittel davon (14,5 Mio.) sind Diesel-Pkw. Heute ist knapp jeder fünfte Diesel-Pkw im Bestand ein Euro-6-Fahrzeug. Bei vielen Schadstoffemissionen ist der Diesel bereits gleich gut oder besser als der Ottomotor.