

Dieses Gutachten ist wie ein Todesurteil für den Diesel

10.9.2018

Von Nikolaus Doll

Immer mehr Autokäufer verzichten auf den Kauf eines Dieselfahrzeugs.

Nach Zahlen des Autoinstituts CAR-Center Automotive brach der Dieselanteil bei neuen Pkw in Europa ein. In Deutschland betrug der Rückgang 9,2 Prozentpunkte.

Angesichts der ungeklärten Zukunft des Diesels und drohender

Fahrverbote meiden immer mehr Autokäufer die Selbstzünder – und das inzwischen überall in Europa. Im ersten Halbjahr 2018 ist der Marktanteil der Diesel bei Neuwagen in sämtlichen Ländern der EU sowie Norwegens und der Schweiz zurückgegangen. Und das zum Teil deutlich.

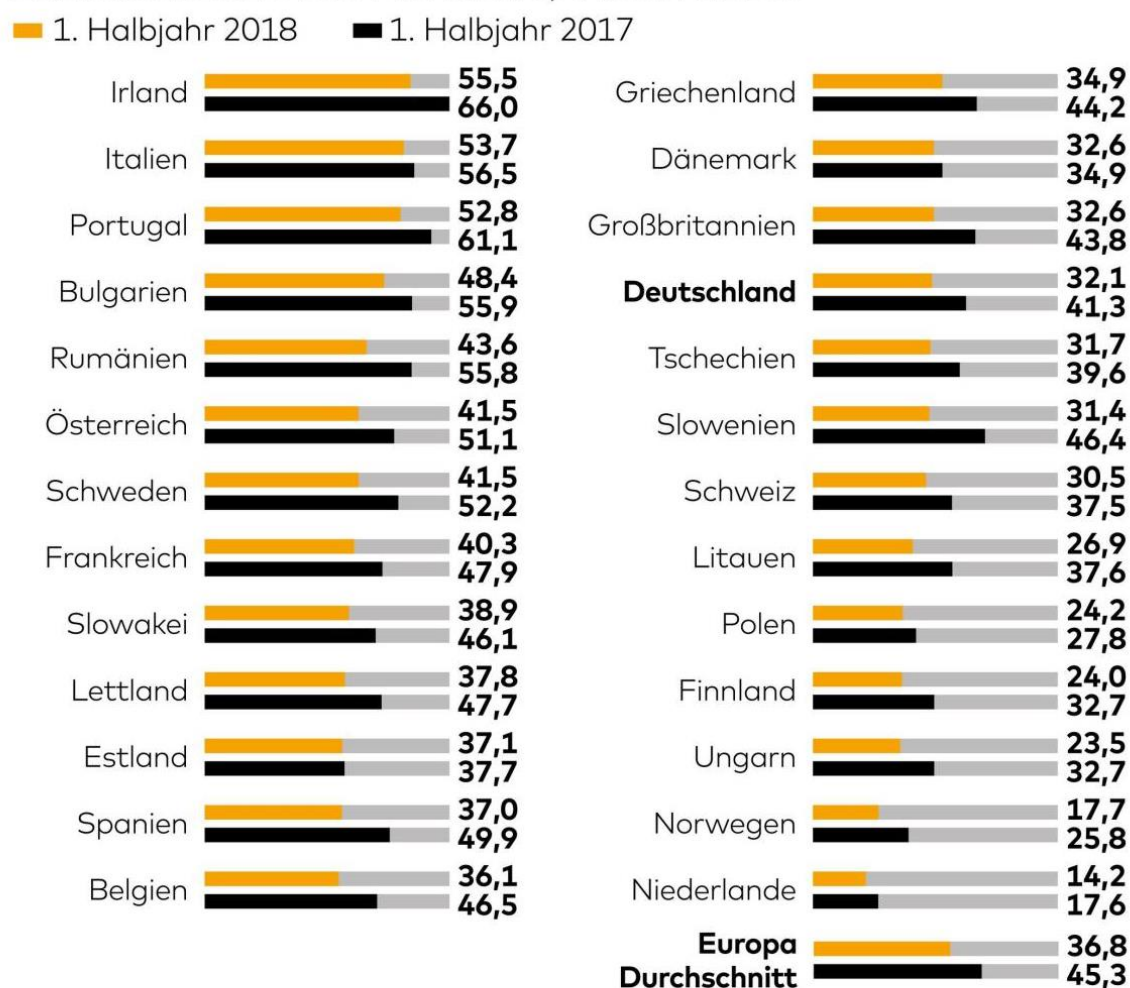
Nach Zahlen des Autoinstituts CAR-Center Automotive brach der Dieselanteil bei neuen Pkw in den genannten Ländern in den ersten sechs Monaten gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 8,4 Prozentpunkte auf 36,8 Prozent ein. In Irland und Italien ist der Dieselanteil weiter am höchsten und liegt immer noch über dem von Benzinern. Allerdings ist der Anteil der Diesel beispielsweise in Irland um mehr als zehn Prozentpunkte zurückgegangen.

In Deutschland betrug der Rückgang 9,2 Prozentpunkte. Damit hat der Diesel bei Neuzulassungen hierzulande nur noch einen Marktanteil von 32,1

Prozent. In den Jahren 2011 bis 2015 lag er regelmäßig bei etwas mehr als der Hälfte. In anderen großen Automärkten Europas wie Frankreich und Großbritannien sind die Rückgänge ähnlich groß. In einer ganzen Reihe europäischer Großstädte sind – zum Teil unabhängig von den

Abkehr vom Diesel

Marktanteile von Diesel-Pkw in Europa nach Ländern



WELT

Quelle: CAR-Center Automotive Research

Abgasmanipulationen – Fahrverbote für Diesel in Innenstädten geplant.

Der Autoindustrie drohen Milliardenbußen

Die deutsche und die französische Autoindustrie hatten in den vergangenen Jahren stark auf die Selbstzünder gesetzt, weil sie verbrauchsärmer sind

und daher weniger des Klimagases CO₂ ausstoßen. Der Einbruch in diesem Segment trifft die Hersteller daher hart. Sie müssen nun darum bangen, ob sie die von der EU-Kommission vorgegebenen Obergrenzen für den CO₂-Ausstoß von 95 Gramm pro Kilometer ab dem Jahr 2021 tatsächlich erreichen können.

Schaffen sie es nicht, wird eine Strafzahlung von 95 Euro pro Auto und Gramm CO₂ fällig, das über dem Grenzwert liegt. Damit drohen der Autoindustrie Geldbußen, die schnell in Bereichen von Milliardensummen liegen können.

Die Regierungen der EU-Mitgliedsländer haben bislang wenig dazu beigetragen, für mehr Klarheit bei der Diesel-Zukunft zu sorgen. Auch die Bundesregierung kommt zu keinem klaren Ergebnis, weil sie sich uneinig ist, wie man mit der Überschreitung der Stickoxidwerte in vielen deutschen Städten umgehen soll. Dieselmotoren sind eine der Hauptquellen für den Ausstoß von Stickoxiden (NO_x).

Experten sind sich nicht einig

Im Rahmen des einberufenen Nationalen Forums Diesel sollte sich eine Expertengruppe damit auseinandersetzen, ob es sinnvoll ist, die Motoren älterer Dieselmotoren so nachzurüsten, dass ihr Schadstoffausstoß sinkt. Doch auch im aktuellen Entwurf des Abschlussberichts sind die Experten und Vertreter von Politik, Verbänden und Lobbygruppen weiter uneinig.

Dabei sollte nach Ankündigung von Kanzlerin Angela Merkel (CDU) noch bis Ende dieses Monats entschieden werden, ob vergleichsweise günstige Updates der Motorsoftware an älteren Dieseln und Aktionen wie das Programm „Saubere Luft“ ausreichen oder ob eine Nachrüstung von Motoren nötig ist. Ob der Zeitplan angesichts der bestehenden Differenzen in der Arbeitsgruppe eingehalten werden kann, ist ungewiss.

Damit bleibt die Unsicherheit bei Autobesitzern und potenziellen Käufern bestehen. Die Zahl abgesetzter Diesel dürfte weiter sinken. Ungewollt könnte das Gutachten das Todesurteil für den Diesel bedeuten.

In dem aktuellen Entwurf für einen Abschlussbericht, der WELT vorliegt, heißt es: „Zu einigen Fragestellungen konnte in der Expertenrunde keine gemeinsame Haltung aller Teilnehmer erreicht werden.“ Das Problem ist, dass das die entscheidende Frage betrifft: nämlich wer am Ende für eine Nachrüstung von Motoren, sollte die zur Einhaltung der Grenzwerte nötig werden, bezahlt. Der Autobauer? Der Autohalter? Oder der Steuerzahler?

Minister streiten über Katalysatoren

Allen Beteiligten ist klar, dass es einen landesweiten Aufschrei geben würde, wenn die Dieselbesitzer die Umbauten an den Motoren, deren Kosten mehrere tausend Euro betragen können, bezahlen müssten. In der Pflicht sehen die meisten Experten die Autobauer.

„Zu diesen Themenbereichen, zum Beispiel der rechtlichen Verpflichtung der Hersteller zur Nachrüstung beziehungsweise den generellen Anreizmöglichkeiten zur Nachrüstung, sind divergierende Sondervoten im Bericht enthalten“, heißt es in dem Entwurf. Sprich: Man ist sich nicht einig, ob man die Autoindustrie per Gesetz dazu zwingen kann, die Kosten dafür zu tragen.

Aber es gibt eine weitere Konfliktlinie. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hält es schlicht für Unsinn, alte Diesel-Pkw mit teuren Katalysatoren auszurüsten. Der Ton in der Debatte darüber mit seiner Kabinettskollegin Svenja Schulze (SPD) war in dieser Woche deutlich schärfer geworden. Denn Schulze hält Hardware-Nachrüstungen für unumgänglich, wie sie erneut betont hat – zum zunehmenden Ärger des Verkehrsministers.

„Wenn Bundesministerin Schulze Ratschläge an andere Minister gibt, soll sie die Milliarden-Kosten für umweltpolitisch fragwürdige Projekte aus ihrem eigenen Haushalt bereitstellen und das Geld aus ihrem Dienstzimmer rausschmeißen“, keilte Scheuer gegen die Kabinettskollegin. „Ich halte das für Verschwendung von Steuergeldern – technisch, rechtlich und finanziell bedenklich.“ Das Gerichtsurteil für Fahrverbote in Frankfurt diese Woche hatte den Diesel-Streit neu entfacht.

Nachrüstung könnte bis zu 11.000 Euro kosten

Dass die Nachrüstung alter Motoren von Diesel-Pkw mit Katalysatoren, im Expertendeutsch SCR-Technologie gekannt, wirksam und schnell dafür sorgen würde, dass die Schadstoffbelastung in den Städten sinkt, ist unbestritten. „Die SCR-Technologie wird im Ergebnis als wirksame Hardwaremaßnahme zur NO_x-Emissionsreduzierung empfohlen“, heißt es im Berichtsentwurf der Arbeitsgruppe. Die Frage ist nur: zu welchem Preis?

Experten, die entsprechende Gutachten für die Arbeitsgruppen erstellt hatten, waren zu unterschiedlichen Ergebnissen gekommen. Nach einer ersten Analyse hatten die Fachleute Kosten von 1000 bis 3000 Euro pro Einbau und Auto veranschlagt. Ein weiteres im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstelltes Gutachten kam auf Summen von bis zu 11.000 Euro. Abhängig vom Modell und vom Aufwand beim Einbau.

Im aktuellen Entwurf heißt es nun, es würden von den Unternehmen des Nachrüstmarktes Kosten in Höhe von „etwa 3000 Euro genannt“. Eine weitere Studie veranschlage „Kosten größer 5000 Euro, teils bis zu 11.000 Euro“. Sprich: Hardware-Nachrüstungen wären demnach so teuer, dass sie sich bei Autos, die nicht mehr neu sind, keinesfalls lohnen. Die Vertreter des Bundesumweltministeriums toben angesichts der „Hochrechnung der Kosten“ durch das Verkehrsministerium.

Zuletzt sorgt ein weiterer Punkt für Zündstoff in der Expertengruppe und zwischen den Ministerien. Die Gutachter erwarten, dass Pkw, die nachträglich mit einem Kat ausgerüstet sind, mehr Kraftstoff verbrauchen. „Die Emissionsmessungen mit Prototypen und die Aussagen der Experten lassen Mehrverbräuche bis zehn Prozent erwarten“, heißt es im Entwurf. Dass sich die Halter das bieten lassen, ist unwahrscheinlich. Eine Klageflut wäre die Folge, sollten die Autos künftig mehr schlucken.

WAZ

AUTO

Fahrverbote drohen – Autokäufer meiden Diesel-Pkw

Ulf Meinke

09.09.2018 -



Einer Studie zufolge drohen in mehr als 20 deutschen Städten Diesel-Fahrverbote.

DUISBURG/ESSEN. Studie der Universität Duisburg-Essen: Kunden in ganz Europa meiden zunehmend Diesel-Pkw. In mehr als 20 deutschen Städten drohen Fahrverbote.

Einer Studie der Universität Duisburg-Essen zufolge haben Diesel-Pkw in allen europäischen Ländern an Beliebtheit eingebüßt. „Die Europäer kehren dem Diesel den Rücken zu“, sagte der Studienautor Ferdinand Dudenhöffer vom CAR-Institut, das zur Universität gehört. Seinen Angaben zufolge ist der Anteil von Diesel-Fahrzeugen bei Pkw-Neuwagenverkäufen in Europa (EU plus Norwegen und Schweiz) im ersten Halbjahr 2018 um 8,5 Prozentpunkte auf 36,8 Prozent zurückgegangen. In Deutschland habe es sogar einen Einbruch um 9,2 Prozentpunkte auf 32,1 Prozent gegeben.

Die Enttäuschung über manipulierte Abgaswerte und deutlich zu hohe Stickoxid-Ausstöße im Alltagsfahrbetrieb ziehe sich „wie ein roter Faden durch ganz Europa“, urteilte Dudenhöffer. Auch in Ländern wie Spanien, England, Schweden, Irland, Slowenien und Rumänien habe der Diesel-Antrieb deutlich Marktanteile eingebüßt.

Fahrverbote in Dortmund, Köln und Hagen?

Dudenhöffer verwies im Zusammenhang mit der Kaufzurückhaltung in Deutschland auch auf drohende Fahrverbote für Diesel-Pkw in vielen Regionen der Bundesrepublik. Der Studie zufolge sind in mehr als 20 Städten Diesel-Fahrverbote wahrscheinlich – beispielsweise in Dortmund, Düsseldorf, Köln, Hagen, Aachen, Hamburg, Stuttgart, Berlin und München. Damit drohe den Autofahrern ein „hoher Schaden“ zu entstehen.

Den Autoherstellern werde die Absatzkrise bei Diesel-Pkw zu schaffen machen, sagte Dudenhöffer voraus. „Bei den Autobauern werden die Diesel-Produktionsvolumen kleiner. In der Produktion bekommt der Diesel damit ein Kostenproblem.“