



DEUTSCHES KRAFTFAHRZEUGGEWERBE
Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e.V.

Geschäftsführender Vorstand
Obermeister
Innungsgeschäftsführer

27.05.2005
065-05 CR/ri
Durchwahl - 15
Christian.Reher@kfz-bw.de

RS2005/Der-Diesel-RS-050520.doc

Der Diesel in der Feinstaubdiskussion - Antworten auf die 20 wichtigsten Fragen

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine der wichtigsten Aufgaben der Automobilwirtschaft in der anhaltenden Diskussion über Filter und Feinstäube ist die Versachlichung der zum Teil polarisierenden Argumentationen. Wie haben Sie bereits in den vergangenen Wochen detailliert über den aktuellen Sachstand informiert.

In der Annahme Ihres Interesses übersenden wir Ihnen anbei eine Information des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) mit dem Titel „Der Diesel in der Feinstaubdiskussion – Antworten auf die 20 wichtigsten Fragen“ zur Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen
I. A.

Christian Reher
Abteilung Handwerk

Anlage

Das Kraftfahrzeuggewerbe. Unternehmen für Mobilität.

Der Diesel in der Feinstaub-Diskussion

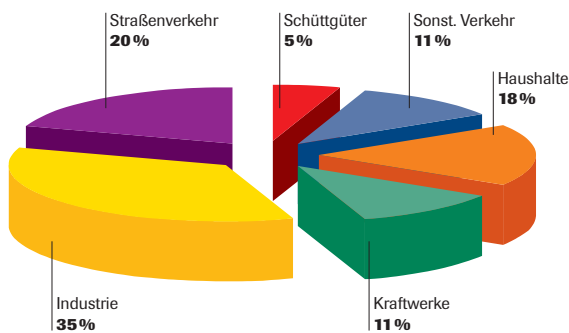
**Antworten auf die
20 wichtigsten Fragen**

VDA

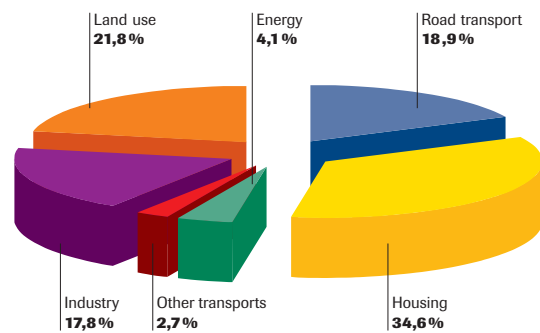
Verband der
Automobilindustrie

Stimmt es, dass der Dieselmotor der größte Emittent von Feinstaub/Ultrafeinstaub ist?

Nein! Feinstaubemissionen lassen sich auf eine Vielzahl von Quellen zurückführen, deren größte in Deutschland, wenn von dem PM_{10} -Segment (Staubpartikel bis zu einer Größe von 10 Mikrometern) die Rede ist, die Industrie mit 35 % ist. Der Straßenverkehr ist mit einem Anteil von 20 % an den Feinstaubemissionen in Deutschland beteiligt und liegt damit geringfügig höher als die Haushalte mit 18 %. Weitere Quellen von Feinstaubemissionen sind die Kraftwerke, der sonstige Verkehr und Schüttgüter.



Feinstaubemissionen in Deutschland (Quelle: BMU)



Quellen von Ultrafeinstaubemissionen $PM_{2,5}$ (2002)
(Quelle: CITEPA / CORALIE format SECTEN - février 2004)

Das Bild ändert sich nur unwesentlich, wenn der Blick auf die Emission von **ultrafeinen** Partikeln (bis zu einer Größe von 2,5 Mikrometern) gerichtet wird. Daten der EU-Kommission (CAFE-Programm 2004) zeigen, dass Ultrafeinpartikel in erster Linie bei Verbrennungsprozessen entstehen. Hauptquellen sind die Holzverbrennung und offene Kamine in Haushalten, auf die etwa ein Viertel der Emission von Ultrafeinstäuben entfallen. Auf Dieselmotoren entfällt ebenso wie auf die Industrie ein Anteil von 20 %, **davon ein Drittel auf Pkw, also knapp 7 %, und die restlichen zwei Drittel auf Lkw, d.h. 13 %**.

Auffallend ist die hohe Konzentration von Ultrafeinstäuben entlang der Kanalküste, auf der Festlandseite und im Bereich der norddeutschen Küstengewässer. Diese Konzentration ist signifikant höher als im gesamten übrigen Bundesgebiet und wird von Fachleuten ausschließlich auf die Befuerung von Seeschiffen mit stark verunreinigten Bunkerölen zurückgeführt.

Stimmt es, dass Diesel-Pkw die Hauptverursacher von Feinstaub sind?

Nein! Diesel-Pkw tragen nur zu einem Drittel zu dem auf den Straßenverkehr entfallenden Anteil von 20 % an den gesamten Feinstaubemissionen (PM₁₀) in Deutschland bei. **Auf den Diesel-Pkw entfallen mithin lediglich 7 % der gesamten Feinstaubemissionen**, die zudem überwiegend von alten Diesel-Pkw der Abgasstufen Euro 1 und Euro 2 entstammen – möglicherweise sogar noch älter sind. Der Anteil dieser vergleichsweise betagten Fahrzeuge macht immerhin 42 % des gesamten Bestandes aus.

Noch deutlich geringer nimmt sich der Anteil von Diesel-Pkw aus, wenn von der Feinstaubbelastung vor Ort die Rede ist. So haben exemplarische Messergebnisse des Berliner Senats ergeben, dass auf den lokalen Straßenverkehr nur ein Viertel der dort gemessenen Feinstaubkonzentration zurückzuführen ist. Über 60 % davon stammen aus Aufwirbelung und Abrieb und haben mit den Auspuffemissionen absolut nichts zu tun. **Der Pkw-Auspuff, d. h. die von Diesel-Pkw emittierten Partikel tragen lediglich mit 9 % zu dem auf den lokalen Straßenverkehr entfallenden Anteil an der Feinstaubkonzentration bei – das sind gerade einmal 3 % der gesamten vor Ort gemessenen Feinstaubbelastung.** Auch für diesen Teil der Staubkonzentration gilt die Aussage, dass moderne Diesel-Pkw der Stufe Euro 4 mit einer bis auf eine Restmenge von 7 % reduzierten Partikelemission nahezu rußfrei sind und im Gegensatz zu älteren Fahrzeugen mit ihrem Auspuff so gut wie nicht mehr zur Schadstoffbelastung der Luft beitragen.

Stimmt es, dass moderne Diesel-Pkw zwar deutlich weniger Partikel emittieren, diese Minderung sich aber in erster Linie auf die größeren Partikel bezieht, während der relative Anteil der Ultrafeinpartikel zugenommen hat?

Nein! Messergebnisse belegen, dass im Zuge der Abgasgesetzgebung von Euro 1 bis Euro 4 nicht nur die Partikelmenge, sondern auch deren Zahl über das gesamte Spektrum von ultrafeinen bis größeren Partikeln durch fortschrittliche Motortechnik gemindert werden konnte. **Die Zahl der von neuen Diesel-Pkw emittierten Ultrafeinpartikel ist demnach gleichermaßen in einer Größenordnung von ca. 90 % rückläufig**, so dass es abwegig ist, aus dem erfreulicherweise erhöhten Zulassungsanteil von neuen Diesel-Pkw auf eine steigende Belastung von Ultrafeinpartikeln zu schließen.

Stimmt es, dass Partikelfilter notwendig sind, um die PM_{10} -Grenzwerte einhalten zu können?

Das darf aus mehreren Gründen bezweifelt werden. Zum einen tragen Diesel-Pkw mit ihren Auspuffemissionen gerade einmal 3 % zur lokalen Feinstaubbelastung bei, zum anderen sollten wir nicht so vermessen sein zu glauben, dass wir mit dem Partikelfilter, der auch die letzten 7 % der Partikelemissionen eliminiert, die lokale Feinstaubkonzentration nennenswert beeinflussen können, wo doch Aufwirbelung und Abrieb oder die anderen Quellen zusammengenommen bei weitem stärker ins Gewicht fallen. **Daher würden**, so Peter Hupfer, Chef des TÜV Süd, **selbst bei einer 100-prozentigen Filter-Einbaurrate bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit Dieselmotoren die Feinstaubemissionen im Durchschnitt nur um etwa 2,5 % und unter Einbeziehung der schweren Lkw in der Summe um rund 5 % sinken**. Das heißt aber nicht, dass wir uns dem nicht konstruktiv stellen.

4 Wenn überhaupt, kann der Einsatz des Partikelfilters an solchen Stellen zur Einhaltung der Feinstaubobergrenzen beitragen, wo nachgewiesenermaßen der Verkehr für sonst drohende Überschreitungen verantwortlich zu machen ist. Dass der Verkehr für Überschreitungen, die etwa nach dem Feuerwerk in der Silvesternacht oder im Zusammenhang mit Osterfeuern gemessen werden, nicht verantwortlich zu machen ist, bedarf wohl keiner näheren Begründung. Die seit Anfang des Jahres vorliegenden Messergebnisse lassen ohne jeden Zweifel erkennen, dass die **Überschreitungen überwiegend mit austauscharmen Wetterlagen zusammenfallen**. Viele fragen sich zu Recht, ob hier der Verkehr – abgesehen davon, dass er als alleiniger Sündenbock in Sippenhaft für alle Emittenten genommen wird – am Ende auch noch für ein witterungsbedingtes Phänomen herhalten muss. Auffallend ist jedenfalls, dass Überschreitungen, ob an Werk- oder Feiertagen, überwiegend bei austauscharmen Wetterlagen gemessen werden und dann zugleich absolute Spitzen erreicht werden, die ein Vielfaches der verbindlich einzuhaltenden Obergrenze ausmachen und dann darauf schließen lassen, dass es sich eher um weiträumige als um lokale Überschreitungen handelt.

Wenn an vielen Messstellen in Deutschland bereits in der Nacht nach dem Silvesterfeuerwerk die ersten Überschreitungen der PM_{10} -Immissionsobergrenzen registriert wurden, wenn nicht einmal der Stillstand des Verkehrs im gesamten Rhein-Main-Gebiet anlässlich des Besuchs des amerikanischen Präsidenten zu Beginn dieses Jahres einen erkennbaren Einfluss auf die Feinstaubbelastung in dieser Region hatte, dann **darf erst recht bezweifelt werden, dass zeitlich befristete lokale Maßnahmen zur Beschränkung des Straßenverkehrs die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften sicherstellen**.

Stimmt es, dass die Immissionsgrenzwerte auch auf der Insel Norderney mehrfach überschritten wurden, obwohl dort fast keine Autos fahren?

Richtig. Für diese Überschreitungen – bis Mitte April waren es bereits 7 – ist indessen erst recht **nicht der Straßenverkehr verantwortlich** zu machen, sondern der **Salzgehalt in der Luft**, auch wenn dieser, wie es der verbreiteten Auffassung entspricht, die Gesundheit fördert und den Erholungswert der Insel erhöht.

Stimmt es, dass die deutsche Automobilindustrie den Partikelfilter „verschlafen“ hat?

Nein! An diesem Vorwurf ist absolut nichts dran. Die Realität ist eine völlig andere. Die deutschen Automobilhersteller haben nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Einhaltung der hoch anspruchsvollen Abgasstufe Euro 4 die Entwicklung von Partikelfiltern energisch vorangetrieben. Die deutschen Automobilhersteller sind es gewesen, die ihren Kunden **als erste Diesel-Pkw mit Partikelfiltern angeboten haben, die langzeitstabil sind**, so gut wie keinen Mehrverbrauch verursachen, zu keiner LeistungseinbuÙe führen und ihnen darüber hinaus auch noch den Steuervorteil von ca. 600 € gesichert haben. Damit hatten sie bereits im vergangenen Jahr einen **deutlichen Vorsprung vor ihren ausländischen Wettbewerbern**. Dies wird zuletzt dadurch belegt, dass im vergangenen Jahr bereits **acht von zehn in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw mit Partikelfilter von deutschen Marken** stammten und heute noch stammen.

Konsequenterweise hat die deutsche Automobilindustrie bereits am 13. Juli 2004 in Stuttgart in einem Gespräch mit Bundeskanzler Schröder angekündigt, bis 2008 alle in Deutschland neu zugelassenen Diesel-Pkw mit Partikelfilter auszurüsten. Sie haben mittlerweile sogar beschlossen, diese Zusage im Interesse ihrer Kunden noch einmal erheblich vorzuziehen, zum Teil sogar schon ins Jahr 2005. Diese Zusage ist einzigartig und hat bisher keinen Nachahmer gefunden.

Mit ihrem Angebot an Diesel-Pkw mit Filter sind die deutschen Hersteller ihren Wettbewerbern weit voraus. Bereits im Frühjahr dieses Jahres bieten sie in allen Klassen eine Vielzahl von Modellen an. Bis zum Jahresende werden es bereits über 80 Modelle sein. Damit wird bereits **jedes dritte Dieselmotormodell mit einem Filter** angeboten.

Stimmt es, dass es beim VDA eine Absprache gab, um die Einführung von Partikelfiltern zu verhindern?

Nein! Weder beim VDA noch an anderer Stelle. Diese Behauptung ist völlig aus der Luft gegriffen. Wer Derartiges verbreitet oder zum Bestandteil einer Kampagne gegen die Automobilindustrie macht, ist entweder völlig falsch informiert, handelt leichtfertig oder wider besseres Wissen. Es muss auch nachdenklich stimmen, wenn erklärtermaßen Filterhersteller (nicht VDA-Mitglieder!) hohe Summen an diejenigen zahlen, die mit solchen Falschdarstellungen Stimmung gegen die Autoindustrie machen.

Stimmt die Behauptung von Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe, die deutsche Automobilindustrie sei gegen die steuerliche Förderung von Partikelfiltern und – schlimmer noch – sie habe versucht, diese Förderung sogar zu boykottieren?

Nein, falsch! Auch dieser Vorwurf entbehrt jeglicher Grundlage. Richtig ist, dass sich die deutsche Automobilindustrie vor dem Hintergrund, dass sich die emissionsorientierte Kraftfahrzeugsteuer als Instrument zur beschleunigten Einführung moderner Abgastechnologie immer wieder bewährt hat, völlig **aufgeschlossen für die steuerliche Förderung der Partikelfiltertechnik** gezeigt hat.

Das sollte aber nicht zum Anlass genommen werden, der Automobilindustrie Subventionsbettelei vorzuwerfen. Richtig ist vielmehr, dass es Umweltminister Trittin gewesen ist, der sich lautstark die Forderung nach einer steuerlichen Förderung von Partikelfiltern zu eigen gemacht und für Neufahrzeuge 600 € und für die Nachrüstung 300 € versprochen hatte. Richtig ist ferner, dass er dieses Versprechen nicht einhalten kann, denn in Aussicht genommen ist zuletzt eine deutlich abgespeckte Förderung in der Größenordnung von 350 € für Neufahrzeuge und nur 250 € für die Nachrüstung.

Die Automobilindustrie hat zugleich aber immer Wert darauf gelegt, dass diese Förderung **nicht ausschließlich für das bloße Vorhandensein eines Bauteils gewährt werden dürfe, sondern von der Einhaltung von Grenzwerten abhängig** gemacht werden müsse. Richtig ist weiter, dass die Automobilindustrie im Zuge der jüngsten Diskussion über die Änderung des Kfz-Steuergesetzes wiederholt empfohlen hat, die steuerliche Förderung von Partikelfiltern nicht mit einer breit angelegten Steuererhöhung für die Halter älterer Fahrzeuge einhergehen zu lassen, weil diese Maßnahme nicht nur zulasten der sozial Schwächeren gehen, sondern auch diejenigen treffen würde, die sich vor dem Hintergrund der Klimadiskussion bewusst für die umweltfreundliche und kraftstoffsparende Dieselsechnologie entschieden haben.

Stimmt es, dass die geplante steuerliche Förderung am Hick-Hack zwischen Bund und Ländern scheitern könnte, weil die Länder nicht bereit sind, auf Teile der Kfz-Steuer zu verzichten und der Bund kein Geld hat?

Ein Scheitern wäre fatal. Es hat ohnehin schon zur **Verunsicherung im Markt** geführt, dass noch nicht klar ist, wer die Kosten für die Förderung trägt, ob Bund oder Länder. Darüber hinaus lehren die mit der emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer mittlerweile über 20 Jahre gemachten Erfahrungen, dass die Bundesländer ihre Zustimmung zu steuerlichen Maßnahmen zur beschleunigten Einführung künftiger Schadstoffnormen immer von sog. aufkommensneutralen Regelungen abhängig gemacht und es dabei, wie es die Entwicklung der Kfz-Steuereinnahmen zeigt, immer wieder sehr gut verstanden haben, den Autofahrern dennoch in die Tasche zu greifen.

Stimmt es, dass Diesel-Pkw eine Kennzeichnung (Plakette) erhalten sollen, die den Kommunen die Einführung von Fahrverboten in Innenstädten ermöglicht?

Es sieht wohl danach aus. Richtig ist aber auch, dass die Kommunen durchaus auch Fahrverbote ohne Kennzeichnung der Fahrzeuge nach ihrem Emissionsverhalten anordnen können. Allerdings ist nicht von der Hand zu weisen, dass sich diese Fahrverbote in Verbindung mit der Kennzeichnung von Fahrzeugen besser kontrollieren lassen. Die Kennzeichnung dient der Kontrolle. Wenn der Bundesrat die Kennzeichnung will, wird sich die Bundesregierung, wie sie es bereits erklärt hat, diesem Wunsch nicht widersetzen.

Für Fahrverbote auf kommunaler Ebene wird möglicherweise schon bald ein reichhaltiger Baukasten zur Verfügung stehen. **Wichtig ist, dass auch die nachgerüsteten Diesel von jeder Zufahrtsbeschränkung ausgenommen werden.**

Stimmt es, dass die gesundheitsschädliche Wirkung von Dieselruß und Feinstaub wissenschaftlich nachgewiesen ist?

Der Bundesumweltminister hat wiederholt darauf hingewiesen, dass die Minderung der Emissionen von Ultrafeinpartikeln zu den größten gesundheitspolitischen Herausforderungen gehört und die Bundesregierung einen dringenden Handlungsbedarf aus der Schnittstelle zwischen Gefahrenabwehr und Risikovorsorge ableitet.

Als besonders gefährlich gelten ultrafeine Partikel, die indessen nicht nur von Fahrzeugen mit Dieselmotoren emittiert werden, sondern – wie es der mit nahezu 35 % hohe Anteil der Haushalte an den gesamten Ultrafeinstaubemissionen erkennen lässt – vor allem bei Verbrennungsprozessen entstehen. Gemessen an den offenen Kaminen, den Öl- und Feuerungsanlagen ohne Partikelfilter ist der moderne Diesel

eher ein Waisenknabe. Insofern sind epidemiologische Risikoabschätzungen, die das Gesundheitsrisiko in erster Linie an den Diesel-Pkw adressieren und den Eindruck vermitteln, es handele sich bei Ultrafeinpartikeln um ein dieseldieselrußspezifisches Problem, wenig hilfreich, zumal diese Risikoabschätzungen immer wieder auf einen linearen Ursache-Wirkungs-Zusammenhang zurückführen, der aus epidemiologischen Studien in den USA abgeleitet ist. Der Diesel gehört dort allerdings eher zu den Ausnahmeerscheinungen im städtischen Straßenbild.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass **toxikologische Erkenntnisse** den Ergebnissen der hierzulande vorliegenden epidemiologischen Risikoabschätzungen ebenso widersprechen wie jüngste Ergebnisse des Health Institute in Rochester, USA, das in einer kürzlichen Publikation sogar **der These von einer von Ultrafeinpartikeln ausgehenden erhöhten Gesundheitsgefahr grundsätzlich widersprochen** hat. Dabei hat ein Untersuchungsteam unter der Leitung von Peter Frampton eine kontrollierte und sehr aufwendige Inhalationsstudie an Freiwilligen mit kohlenstoffhaltigen Ultrafeinpartikeln durchgeführt. Trotz deutlich höherer Konzentration dieser Ultrafeinpartikel im Versuch als in der Umwelt und trotz der Untersuchung sowohl gesunder wie auch asthmatischer Probanden fanden sich keine relevanten gesundheitlichen Wirkungen. Der Autor Frampton schließt daraus, dass die Expositionsszenarien die Hypothese einer besonderen Toxizität ultrafeiner Partikel im Vergleich zu anderen luftgetragenen Partikeln nicht unterstützen.

Stimmt es, dass durch das Rauchen einer Zigarette soviel Feinstaub emittiert wird wie bei einem Diesel-Pkw in einer Stunde?

Bei der Suche nach den Ursachen für Todesfälle wird immer wieder versucht, weltweit die wesentlichsten Risikofaktoren zu ermitteln und nach ihrer Wichtigkeit zu reihen. Bei jeder Reihung muss berücksichtigt werden, dass zu den betrachteten Risikofaktoren grundlegende Aspekte wie Alter, Geschlecht, Ausbildung, Körpergewicht, berufliche Belastung und Ernährung heranzuziehen sind. Unter diesen Einschränkungen gibt es Untersuchungen, die das **Mortalitätsrisiko durch den Einflussfaktor „Rauchen“ 10 bis 15 mal höher schätzen als das Mortalitätsrisiko „Partikel“** (bezogen auf alle Partikel, nicht nur Dieselpartikel).

Stimmt es, dass die Feinstaubdiskussion deshalb auf das Auto reduziert wird, weil es ordnungspolitisch leichter fällt, Verkehrsbeschränkungen zu fordern als den Bürgern das Heizen, Staubsaugen, Steakbraten oder Rauchen zu verbieten?

Der Verdacht liegt nahe. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass es vielen leichter fällt, sich die Forderung nach Verkehrsbeschränkungen zu eigen zu machen, als Heizungen zu verbieten oder die Industrieproduktion lahmzulegen.

Dessen ungeachtet **bedarf es eines gesamthaften Ansatzes** zur Lösung der Luftreinhalteproblematik. Es gibt keinen Grund zur Aufgeregtheit. Die Feinstaubbelastung in Deutschland hat in den 90er Jahren bereits um 90 % abgenommen. Und übrigens kann „der Feinstaub, der beim Staubsaugen, beim Braten eines Steaks in der Küche oder beim Rauchen einer Zigarette entsteht“, wie es der bekannte Lungenexperte Prof. Dr. Dierkesmann, Klinik Schillerhöhe in Gerlingen, festgestellt hat, „den Feinstaubgehalt der Außenluft um ein Vielfaches übersteigen“.

Stimmt es, dass die City-Maut die vom Straßenverkehr verursachten Feinstaubbelastungen wirksam reduziert?

Eine **City-Maut wäre hierfür ein denkbar ungeeignetes Instrument**. Zum einen ist der Anteil des Verkehrs an der Immission eher gering. Zum anderen sind Bürger und Städte auf das Auto angewiesen. Deshalb ist es fraglich, ob eine City-Maut überhaupt den Verkehr nennenswert reduzieren könnte, ohne die schlechte wirtschaftliche Situation der Innenstädte im Wettbewerb zur grünen Wiese zu verschärfen. Das ginge allenfalls in einer der europäischen Megametropolen, von denen jedoch keine in Deutschland liegt. Hier geht es allein darum, Kasse zu machen. Selbst das Beispiel London zeigt, wie untauglich der Vorschlag einer City-Maut ist: Einnahmen fließen, Betuchte sind im Vorteil, der Verkehr wird flüssiger, aber die Geschäfte in der City und die weniger Betuchten zahlen die Zeche.

Stimmt es, dass Diesel-Pkw ohne Filter derzeit erheblich an Wert verlieren (800 bis 1.000 Euro in den letzten zwei Wochen lt. EurotaxSchwacke) und viele Restwertkalkulationen von Leasinggesellschaften und Autobanken hinfällig geworden sind?

Vorsicht! Hier wird offensichtlich mit Zahlen operiert, die, wie u. a. gerade auch die DAT-Marktbeobachtung festgestellt hat, zu Unrecht den Eindruck erwecken, ein fehlender Dieselpartikelfilter würde die Restwerte von Dieselfahrzeugen extrem negativ beeinflussen.

Im Rahmen ihrer aktuellen Marktbeobachtung hat die DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH zwar festgestellt, dass es eine gewisse Verunsicherung über die Höhe der zu erwartenden Wertverluste bei Fahrzeugen ohne Dieselpartikelfilter gibt, dass eventuelle **Wertverluste jedoch auf jeden Fall geringer sein werden, als dies derzeit in einigen Medien zitiert wird.** Die Aussicht auf eine Förderung der Nachrüstung mit Dieselpartikelfiltern führt dazu, dass der Wertverlust bei den betreffenden Fahrzeugen letztlich auf die Nachrüstkosten, die weit niedriger sein werden als die „kursierenden Wertverluste“, begrenzt sein wird.

Meldungen, wonach Dieselneufahrzeuge ohne Partikelfilter einen Wertverlust von 1.000 € hinnehmen mussten, konnten von der DAT-Marktbeobachtung nicht bestätigt werden. Unabhängig davon wird die zukünftige Entwicklung des Wertverlustes von Dieselfahrzeugen mit und ohne Dieselpartikelfilter sicherlich dadurch beeinflusst werden, in welcher Höhe eine Förderung der Nachrüstung erfolgen wird und inwieweit eventuelle Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter erfolgen werden. Die hierdurch nicht auszuschließenden unterschiedlichen Entwicklungen der Restwerte für Dieselfahrzeuge mit und ohne Partikelfilter sind heute noch nicht zuverlässig einschätzbar.

Zusammenfassend ist deshalb festzustellen, dass in der derzeitigen Diskussion über die Restwertentwicklung von Dieselfahrzeugen ohne Partikelfilter **von Größenordnungen ausgegangen wird, die sich mit den tatsächlichen Marktverhältnissen nicht decken und deutlich überzogen sind.**

Stimmt es, dass die Zusage der deutschen Automobilindustrie, den Kraftstoffverbrauch von Neufahrzeugen bis zum Jahr 2005 um 25 Prozent zu senken, nur mit einem hohen Diesel-Pkw-Anteil erreicht werden kann?

Ja, völlig richtig. Der Diesel ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer klimapolitischen Erfolgsstrategie. Ohne die herausragenden Verbrauchseigenschaften des Diesel werden wir weder unsere klimapolitischen Ziele erreichen noch unsere freiwilligen Verbrauchszusagen auf nationaler und europäischer Ebene einhalten können. Auch die wachsende Beliebtheit der Dieseltechnologie hat einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, dass es beachtliche Fortschritte bei der Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen gegeben hat und wir zuversichtlich sein können, das Instrument der freiwilligen Zusage des Kraftstoffverbrauchs einmal mehr erfolgreich der Regulierung vorgezogen zu haben.

Stimmt es, dass die deutschen Nutzfahrzeughersteller keinen Partikelfilter anbieten?

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass **Euro 4- und Euro 5-Lkw bereits eine um 97 % geminderte Partikelemission aufweisen und damit faktisch rußfrei** sind. Zum anderen richten sich die Nutzfahrzeughersteller darauf ein, dass es voraussichtlich zu Beginn des nächsten Jahrzehnts noch eine weitere Fortschreibung der Abgasvorschriften für schwere Nutzfahrzeuge geben könnte, mit der dann voraussichtlich auch wie bei Pkw eine abschließende Regelung erreicht sein dürfte.

Im übrigen bieten die deutschen Nutzfahrzeughersteller bereits heute **schwere Lkw** mit SCR-Technik an, die die **Euro 5-Norm** einhalten, obwohl diese erst zum Ende dieses Jahrzehnts verbindlich in Europa vorgeschrieben ist. Verglichen mit Euro 1 haben diese Lkw – ebenso wie die ab 2006 obligatorisch werdenden **Euro 4-Lkw** – **nur noch eine auf einen Rest von 3 % geminderte Partikelemission, die ultrafeinen Partikel eingeschlossen.**

Bei den Maßnahmen zur Emissionsminderung wird es keinen Stillstand geben. Längstens sind die Nutzfahrzeughersteller dabei, Partikelfilter nicht nur für den Einsatz in Neufahrzeugen zu erproben, sondern auch Nachrüstlösungen für den Bestand in großem Umfang verfügbar zu machen. Dank der bewährten Zusammenarbeit mit den Abgasspezialisten der Zulieferindustrie zeichnen sich bereits hocheffiziente Lösungen ab, die in Kürze auf den Markt kommen und die Entschlossenheit, mit der die Automobilindustrie dabei ist, ihren Beitrag zur Lösung der Feinstaubproblematik zu leisten, belegen wird.

Stimmt es, dass die SCR-Technologie nicht mit einem Partikelfilter kombiniert werden kann?

Mit der **Einführung der SCR-Technik verbindet sich ein Quantensprung in der Schadstoffminderung** von schweren Nutzfahrzeugen. Die ersten Fahrzeuge, die die Euro 5-Norm, die erst zum Ende dieses Jahrzehnts verbindlich wird, einhalten, sind bereits am Markt. Die Nutzfahrzeughersteller sind bemüht, die Potenziale, die die SCR-Technik zur Schadstoffminderung bietet, auszuschöpfen und ggf. auch in der Kombination mit Partikelfiltern Lösungen zu finden, die alle letztlich auf das große Ziel gerichtet sind, dass schwere Lkw in ihrem Emissionsverhalten den Vergleich mit Pkw nicht zu scheuen brauchen.

Stimmt es, dass demnächst insbesondere Lkw nicht mehr in belastete Innenstädte fahren dürfen, da sie die Hauptverursacher der Feinstaubbelastung seien?

Abgesehen davon, dass **Lkw mit ihren Emissionen nur zu 7 % an der lokalen Feinstaubbelastung beteiligt und damit keineswegs Hauptverursacher** sind, wird lokal zu entscheiden sein, ob es Verkehrsbeschränkungen für

14 Lkw in belasteten Innenstädten geben wird. Hier wird es in erster Linie Aufgabe der Kommunen sein, mit dem Instrument der Verkehrsbeschränkungen verantwortungsbewusst umzugehen, wozu gehört, einer besseren Organisation der Verkehrsabläufe den Vorzug zu geben und Verbote als Ultima Ratio zu begreifen, nicht zuletzt im Interesse der wirtschaftlichen Existenz des Handels und Handwerks, aber auch, um die Versorgung sicherzustellen.

Die Verantwortlichen vor Ort sind daher, wenn Überschreitungen insbesondere bei austauschbaren Wetterlagen an der Tagesordnung sind, um ihre Entscheidungslage nicht zu beneiden, verlangt doch das Gesetz, dass die Immissionsobergrenzen einzuhalten sind. Das gilt für den Berufsverkehr wie für den Wirtschaftsverkehr gleichermaßen. Schließlich handelt es sich um einen **Eingriff, der folgenschwer sein und die Erreichbarkeit der Städte ebenso beeinträchtigen kann wie ihre Attraktivität als Wohnort, Arbeitsstätte und Standort des Handels**. Die frühere Diskussion um autofreie Städte und deren Korrektur ist noch in guter Erinnerung.

Stimmt es, dass Lkw mit einem höheren Dieselausstoß künftig eine höhere Autobahnmaut bezahlen müssen?

Dies ist in der Tat die Absicht. Bund und Länder haben sich bei der Verkehrsministerkonferenz Anfang April vom Grundsatz her auf diese Vorgehensweise geeinigt. Auch haben sich die europäischen Verkehrsminister Mitte April darauf verständigt, die von der EU-Mautrichtlinie zugelassenen Differenzierungsmöglichkeiten zu erweitern. Sollte die neue Richtlinie in dieser Form verabschiedet werden, wäre auch von europäischer Seite Spielraum für eine stärkere Spreizung der Mautsätze gegeben. Dies bedürfte allerdings zunächst noch der politischen Umsetzung im Detail.

Nach der derzeit geltenden Mautverordnung haben **schwere Nutzfahrzeuge, die nach den Normen Euro 4 und Euro 5 zugelassen und damit extrem sauber sind, heute den niedrigsten Mautsatz** zu entrichten. Diese Vor-

gehensweise ist, wenn es um die Luftreinhaltung geht, durchaus plausibel, haben doch beide Normen, Euro 4 und Euro 5, denselben Partikelwert. Allerdings wird die Euro 4-Norm schon im kommenden Jahr gemeinsam mit Euro 3-Lkw der mittleren Mautstufe zugeordnet, obwohl Euro 3-Lkw im Vergleich eine höhere Partikelemission haben.

Diese Gleichbehandlung widerspricht der Systematik einer den Fahrzeugemissionen Rechnung tragenden Differenzierung der Maut. Den Zielen der Luftreinhaltung ist mit einer solchen Art der Differenzierung nicht gedient.

Vor diesem Hintergrund **spricht sich die Automobilindustrie für eine Weiterentwicklung der emissionsbezogenen Kraftfahrzeugsteuer** aus, indem ihr Emissionsbezug, der zur Zeit bei Euro 2 endet, auf den letzten Stand gebracht und **mit der Absenkung des Steuersatzes für Euro 4- und Euro 5 -Lkw auf das europäische Mindestniveau** zugleich ein Beitrag zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr geleistet wird.

Der Diesel hat Zukunft.

Liebe Autofahrerinnen,
liebe Autofahrer,

der Diesel ist in der Diskussion um Luftqualität und Feinstaub zu Unrecht ins schiefe Licht geraten.

Die Luftqualität in Deutschland hat sich seit Beginn der 90er Jahre erheblich verbessert. Das gilt ganz besonders für die Feinstaubemissionen, die seitdem um ca. 90 Prozent abgenommen haben. Dazu hat der Diesel einen großen Beitrag geleistet.

Nicht umsonst entscheidet sich bei uns jeder zweite Autokäufer mittlerweile für einen Diesel-Pkw. Die deutschen Hersteller sind Markt- und Technologieführer – nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa.

Der Diesel hat unschlagbare Qualitäten:

- Mit seinen herausragenden Verbrauchseigenschaften ist er unverzichtbar für den Klimaschutz. Er spielt damit eine Schlüsselrolle bei der Absenkung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen.
- Mit Milliardeninvestitionen haben die Automobilhersteller den Diesel sauber und umweltverträglich gemacht und die Partikelemissionen seit 1990 um 93 Prozent gesenkt.
- Der Diesel-Pkw ist heute an den gesamten Feinstaubemissionen nicht einmal mehr mit 7 Prozent beteiligt.
- Aber damit geben wir uns nicht zufrieden. Die deutsche Automobilindustrie, die sich bereits vor einem Jahr dafür entschieden hat, sämtliche in Deutschland angebotenen Diesel-Pkw mit Filter auszurüsten, wird diese Zusage im Interesse ihrer Kunden noch einmal erheblich vorziehen, zum Teil noch ins Jahr 2005.

Unsere Kunden sollten wissen:

- Mit ihrem Angebot an Diesel-Pkw mit Filter sind die deutschen Hersteller ihren Wettbewerbern weit voraus. Wir bieten in allen Klassen eine Vielzahl von Modellen an.
- Zudem haben wir ein ehrgeiziges Programm für die Filtermadrüstung von Diesel-Pkw in Angriff genommen. Das sichert den Werterhalt auf hohem Niveau. Kein Wettbewerber der Deutschen hat bislang eine solche Initiative angekündigt.
- Die Politik will dies steuerlich fördern. Wir begrüßen das, zumal jeder 5. Diesel im Bestand älter als 12 Jahre ist. Diese durch neue zu ersetzen, wäre das beste Konjunktur- und Umweltprogramm.
- Die deutsche Automobilindustrie ist Marktführer beim Dieselpartikelfilter: 8 von 10 Diesel mit Filter tragen ein deutsches Markenzeichen.

**Weg von den Mythen – zurück zu den Fakten!
Lassen wir uns den Diesel nicht kaputtreden! Der Diesel hat Zukunft –
Schenken Sie ihm weiterhin Ihr Vertrauen.**

Ihre deutschen Hersteller von Diesel-Pkw im Verband der Automobilindustrie (VDA)