

Institut für Automobilwirtschaft (IfA)
Prof. Dr. Stefan Reindl
Parkstraße 4 - 73312 Geislingen/Steige
Rufnummer: +49 (0) 7331 22 440
eMail: stefan.reindl@ifa-info.de
<http://www.ifa-info.de>

Sperrfrist zur Veröffentlichung: Keine

- Zu begrüßen ist, dass das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ unter anderem die Nach- bzw. Umrüstung von Dieselfahrzeugen mit SCR-Katalysatoren vorsieht.
- Das Genehmigungsverfahren, aber auch die Bereitstellung von Umrüst-sätzen in ausreichender Anzahl durch die Produzenten wird je nach Bau-reihe und Fahrzeugtyp zwischen einem und zwei Jahre in Anspruch neh-men.
- Die Kosten je Fahrzeug dürften für die Umrüstung auf ein SCR-System bei 1.500 EUR beginnen. Als Durchschnittspreis könnte tatsächlich ein Betrag von rund 3.000 EUR angesetzt werden. Allerdings sind auch Fahrzeuge im deutschen Flottenbestand vertreten, bei denen sich die Umrüstung nicht rechnen wird.
- Erfolg und Wirksamkeit der Umrüstung hängt von der Akzeptanz der Fahrzeughalter und Automobilhersteller gleichermaßen ab.

Geislingen, 4. Oktober 2018

IfA-Position zur Nachrüstung mit SCR-Katalysatoren

SCR-Umrüstung ist grundsätzlich zu befürworten

Prof. Dr. Stefan Reindl

Der Koalitionsausschuss – und damit die Bundesregierung – hat sich zur Dieselproblematik mit Umtauschprämien und „Hardware-Umrüttlösungen“ für Euro-5-Fahrzeuge positio-niert. Die Nach- oder Umrüstung von Euro-5-Fahrzeuge ist grundsätzlich zu befürworten:

- Der Einbezug der Möglichkeit zur Hardware-Umrüstung ist sinnvoll, da vor allem ein-kommensschwächere Autofahrer – auch bei hohen Umtauschprämien – nicht zwangsläufig in der Lage sind, ein neues oder höherwertiges Gebrauchtfahrzeug an-zuschaffen. Daneben dient die Umrüstung der Ressourcenschonung, denn es würden

auf dem Weg der Umtauschprämien gebrauchstüchtige und relativ junge Fahrzeuge aus dem Fahrzeugbestand genommen. Dies ließe sich durch die Umrüstung vermeiden.

- Eine gesetzliche Regelung, nach der Fahrzeuge, deren Schadstoffausstoß niedriger als 270 mg NO_x je Km liegt, weiterhin in Innenstädte einfahren dürfen, ist ebenfalls zu begrüßen. Dies ist vor allem für Fahrzeuge mit nachgerüsteten SCR-Katalysatoren von Bedeutung, da der Wirkungsgrad zur Schadstoffminderung (NO_x) nicht so hoch ausfällt wie beispielsweise bei Euro-6d-TEMP-Fahrzeugen. Dadurch könnte Rechtssicherheit gewährleistet sowie die Restwertproblematik zumindest geringfügig aufgefangen werden.

Im Gegensatz zur Umrüstung von Euro-5-Fahrzeugen sind Umtauschprämien verhältnismäßig schnell umsetzbar und führen durch den Austausch der EURO-4- und EURO-5-Dieselfahrzeuge zu einer unverzüglichen Wirksamkeit bezüglich des Schadstoffausstoßes. Die Umrüstung einer nennenswerten Anzahl von Euro-5-Fahrzeugen verschiedener Typen einzelner Hersteller könnte bis zu zwei Jahre in Anspruch nehmen. Dennoch:

- Für Euro-5-Fahrzeuge, die in der Vergangenheit – bspw. für andere Marktregionen – alternativ auch mit SCR-Katalysatoren ausgestattet wurden, dürfte die Umrüstung relativ zeitnah – also bereits im kommenden Jahr 2019 – möglich sein. Engpass dürfte lediglich die Typgenehmigung für die einzelne Fahrzeug- bzw. Motorvariante darstellen. Hierbei ist vor allem das Kraftfahrtbundesamt hinsichtlich eines zügigen Genehmigungsverfahrens gefordert.
- Für Euro-5-Fahrzeuge ohne vorhandene Original-Ausrüster-Lösung, die mit hohen Anteilen im deutschen Flottenbestand vertreten sind, dürften ebenfalls verhältnismäßig zeitnah Umrüstsätze bereitstehen. Allerdings ist neben dem Genehmigungsverfahren auch die Produktionskapazität der Teilelieferanten zu berücksichtigen. Eine Bereitstellung von Umrüstsätzen in ausreichender Stückzahl könnte für solche Fahrzeuge bis zu einem Jahr in Anspruch nehmen.
- Für Euro-5-Fahrzeuge, die niedrige Anteile im deutschen Flottenbestand aufweisen, könnte sich die Umrüstoption bis zu zwei Jahre hinziehen. Tatsächlich sind aber auch Fahrzeuge im Bestand, für die es technisch keine Lösung geben wird – oder bei denen sich die Umrüstung betriebswirtschaftlich nicht lohnt: sowohl aus Perspektive der Teilehersteller (wegen zu geringer Stückzahlen) als auch aus Kundensicht (wegen zu hoher Umrüstkosten).

Sowohl das Umtauschprogramm als auch die Um- oder Nachrüstung von Euro-5-Fahrzeugen ist auf die Akzeptanz von Kunden mit Dieselfahrzeugen sowie vor allem auf die Bereitschaft der Automobilhersteller zur Unterstützung der Maßnahmen angewiesen. Den Akteuren der Automobilindustrie kommt bei der Umsetzung eine Schlüsselrolle zu, denn rechtlich können Sie nicht für die Finanzierung der ausgearbeiteten Maßnahmen verpflichtet werden. Die Umrüstung eines Fahrzeuges könnte tatsächlich im Mittel rund 3.000 EUR verschlingen. Günstiger wird es wohl bei kleineren Dieselaggregaten und günstiger Einbausituation im Fahrzeug (1.500 EUR bis 2.500 EUR). Es existieren aber auch Fahrzeuge, bei denen die Umrüstung bis

zu 10.000 EUR zu Buche schlagen könnte. In solchen Fällen wäre wohl die „ökonomische Sinnhaftigkeit“ nicht mehr gegeben.

Sowohl BMW als auch Opel haben zudem bereits signalisiert, dass sie sich nicht an der Hardware-Umrüstung finanziell beteiligen wollen. Gleichlautende Entscheidungen sind von Importeuren zu erwarten. Die politischen Entscheidungsträger möchten die Halter der Fahrzeuge allerdings von Kosten für die Umrüstung verschonen. Dies wird aber – sofern die Hersteller nicht vollumfänglich die Finanzierung übernehmen – ohne öffentliche Fördermittel nicht gelingen.

Am 1. Januar 2019 drohen weitere Fahrverbote – bspw. in Stuttgart für Euro-4-Fahrzeuge. Die Umrüttlösung von Euro-5-Fahrzeugen wird zusammenfassend viel Zeit in Anspruch nehmen. Es könnten bis zu zwei Jahre verstreichen, bis eine ausreichende Anzahl an Umrüstpaketen für alle relevanten Fahrzeugtypen zur Verfügung steht. Dies liegt sowohl am zeitintensiven Aufbau notwendiger Produktionskapazitäten sowie nicht zuletzt am langwierigen Genehmigungsverfahren. Darüber hinaus ist nach wie vor die Haftungsfrage bei etwaigen Folgeschäden an Fahrzeugen, die umgerüstet werden, abschließend nicht geklärt – wenngleich einige Teileproduzenten bereits signalisiert haben, die Haftung ggf. zu übernehmen.

Die Umrüstung eines ausreichend hohen Fahrzeugbestandes könnte demnach zu spät erfolgen, um eine weitere Ausdehnung von Fahrverboten zu vermeiden. Negativ ist ebenfalls die Beschränkung auf 14 „Intensivstädte“ sowie auf Halter, die im unmittelbaren Umkreis leben, und Pendler (sowie soziale Härtefälle) zu werten. Damit wird der Gleichbehandlungsgrundsatz faktisch ausgehebelt, denn auch Halter mit Fahrzeugen, die nicht zu den begünstigten Gruppen zählen, werden ebenfalls mit dem Wertverfall ihrer Fahrzeuge konfrontiert. Und sie fahren ebenfalls – zumindest sporadisch – in umweltbelastete Intensivstädte ein.

Das Institut für Automobilwirtschaft (Ifa) ist eine wissenschaftliche Einrichtung der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) in Geislingen. Mit rund 500 Studierenden in vier automobilwirtschaftlichen Bachelor- und Master-Studienprogrammen sowie mehr als 12 Professorinnen und Professoren und 25 weiteren Dozenten mit automobilwirtschaftlichem Hintergrund ist die Hochschule das größte automobilwirtschaftliche Ausbildungszentrum an einer deutschen Hochschule. Das Institut wurde im Jahr 1995 von Prof. Dr. Willi Diez gegründet und hat seither zahlreiche Studien zur Entwicklung des Automobilmarktes, der Automobilindustrie und des Automobilhandels durchgeführt. Seit April 2018 leitet Prof. Dr. Stefan Reindl das Institut für Automobilwirtschaft.

Kontakt:

Prof. Dr. Stefan Reindl
Institut für Automobilwirtschaft
Parkstraße 4
73312 Geislingen

Mail: stefan.reindl@ifa-info.de
Tel.: +49 7331 22 440