
Dieseltreffen: Fünf Millionen Autos sollen Softwareupdate bekommen

Auf dem so genannten „Dieseltreffen“ haben sich die Bundesregierung und die deutsche Autoindustrie auf die Nachrüstung von mehr als fünf Millionen Dieselfahrzeugen verständigt. Sie sollen ein neues Softwareupdate erhalten. Ziel ist es, den Stickoxidausstoß der Fahrzeuge um über ein Viertel (durchschnittlich 25 bis 30 Prozent) zu senken. Die Kosten für die Umrüstung der Modelle mit Euro-5- und teilweise auch Euro-6-Abgasnorm tragen die Hersteller.

Bei rund der Hälfte der Autos geht es nach Angaben des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) um Modelle von Volkswagen, für die ohnehin bereits eine Nachbesserungsaktion läuft. Die Nachrüstung wird unmittelbar nach Freigabe durch das Kraftfahrtbundesamt auch für Pkw von BMW, Daimler und Opel durchgeführt.

Der Branchenverband begrüßt es, dass sich die Politik zum Grundsatz der Technologieneutralität bekenne. Zu einem zukunftsfähigen und nachhaltigen Antriebsmix gehöre auch der Diesel. Moderne Selbstzünder hätten im Schnitt bis zu 15 Prozent geringere CO₂-Emissionen als vergleichbare Pkw mit Benzinmotor, ihr Kraftstoffverbrauch sei um bis zu 25 Prozent geringer. Außerdem verweist der VDA darauf, dass laut Umweltbundesamt die Stickoxidemissionen des Straßenverkehrs zwischen 1990 und 2015 in Deutschland um rund 70 Prozent zurückgegangen sind.

Die vorgeschriebenen Stickoxid-Grenzwerte für Euro-5-Diesel-Pkw und die erste Generation von Euro-6-Diesel-Pkw waren auf dem Prüfstand in einem Fahrzyklus nachzuweisen, der vom realen Straßenverkehr jedoch abweicht. Eine neue und realitätsnähere Messmethode gibt es ab September 2017 für neu entwickelte Pkw. Daher ist nach Ansicht des Verbandes auch die Forderung, alle Dieselautos müssten bereits heute den Laborwert auf der Straße erfüllen, nicht sachgerecht: „Zum Zeitpunkt der Entwicklung dieser Fahrzeuge entsprach das weder dem Stand der Technik noch der Gesetzgebung.“ Mit der entwickelten zweiten Generation von Euro-6-Diesel-Pkw gehöre das NO_x-Thema ohnehin der Vergangenheit an, da diese Fahrzeuge sehr niedrige Emissionen auch auf der Straße einhalten, betont der VDA.

Wie Spiegel online meldet, hat sich SPD-Umweltministerin Barbara Hendricks mit ihrer Forderung nach einer NO_x-Reduzierung um die Hälfte nicht durchsetzen können. Diese Werte wären größtenteils wohl nur mit umfangreicheren und teureren technischen Lösungen realisierbar gewesen.

In dieses Horn stößt auch der ADAC. Wo es technisch machbar und finanziell angemessen ist, sollten die Hersteller nach Ansicht des Automobilclubs daher zu einer Hardwarenachrüstung verpflichtet werden, mit der sich Emissionen nachweislich um bis zu 90 Prozent reduzieren ließen. Hier sei die Politik beim heutigen Treffen vor den wirtschaftlichen Interessen der Industrie eingeknickt, indem sie akzeptiert, dass betroffene Fahrzeuge „nur“ mit einem kostengünstigen Softwareupdate versehen werden müssen. Mit diesen Updates ließen sich Stickoxidemissionen im Fahrbetrieb zwar um etwa 25 Prozent senken, allerdings seien sie längst nicht so effektiv wie „echte“ Nachrüstungen, beklagt der ADAC. Er fordert von der Automobilindustrie außerdem klare Zusagen, dass die zugesicherten Fahrzeugwerte im realen Betrieb tatsächlich eingehalten werden. Da zu Softwareupdates keine Langzeittests vorliegen, sollten alle betroffene Autobesitzer eine rechtsverbindliche Garantie von 24 Monaten bekommen, um gegebenenfalls einen gerichtlich durchsetzbaren Anspruch gegen die Hersteller zu haben.

(ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Abgas.

Foto:
ADAC