



## Drohende Fahrverbote in Zeiten sinkender Stickoxidemissionen

14. März 2018

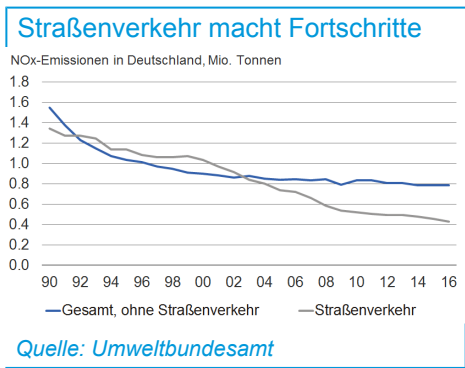
**Autor**

Eric Heymann  
+49(69)910-31730  
eric.heymann@db.com

www.dbresearch.de

Deutsche Bank Research Management  
Stefan Schneider

Die Stickoxidemissionen (NOx) in Deutschland sind zwischen 1995 und 2016 um 44% gesunken. Besonders starke Rückgänge (-62%) verzeichnete der Straßenverkehr. Dennoch drohen nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig innerstädtische Fahrverbote für bestimmte Diesel-Pkw. Es gibt offenkundig einen Zielkonflikt zwischen dem Anspruch der Menschen auf saubere Umgebungsluft und dem Schutz der Besitzer von Diesel-Pkw vor einer Entwertung ihrer Fahrzeuge. Diesen Zielkonflikt könnte man über die Zeitschiene lösen. So könnte die Politik eine Blaue Plakette für emissionsarme Diesel-Pkw einführen, dies aber zugleich mit einer Übergangsfrist für ältere Autos begleiten.



Die Stickoxidemissionen (NOx) in Deutschland lagen 2016 laut Umweltbundesamt (UBA) um 58% unter dem Niveau von 1990 und immerhin um 44% unter dem Wert von 1995. Noch nie in der jüngeren Geschichte Deutschlands fiel die Luftverschmutzung durch Stickoxide niedriger aus als zuletzt. Diese positive Entwicklung ist u.a. eine Folge regulatorischer Vorgaben (z.B. Grenzwerte für Stickoxidemissionen) sowie des technischen Fortschritts (z.B. verbesserte Verbrennungsverfahren). Unter den großen Emissionsquellen für Stickoxide konnte der Straßenverkehr in den letzten gut 20 Jahren die kräftigsten Rückgänge verzeichnen (2016 gg. 1995: -62%). Gemessen daran fielen die Fortschritte z.B. in der Energiewirtschaft (-12% im gleichen Zeitraum) relativ bescheiden aus. Der Anteil des Straßenverkehrs an den gesamten Stickoxidemissionen in Deutschland nahm von 52% im Jahr 1995 auf 35% (2016) ab. Damit bleibt der Straßenverkehr der wichtigste Verursacher von Stickoxidemissionen; innerhalb des Straßenverkehrs entfällt der Großteil der Stickoxidemissionen auf Fahrzeuge mit Dieselmotor.

Angesichts dieser insgesamt positiven Entwicklung ist es auf den ersten Blick überraschend, wie intensiv seit einigen Monaten die Debatte um die Regulierung von Diesel-Pkw ausfällt. Hierfür gibt es jedoch Gründe. Zum einen gab es 2017 nach ersten Schätzungen des UBA 70 Kommunen, in denen der seit 2010 geltende Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter überschritten wurde. Das waren zwar 20 Kommunen weniger als im Vorjahr, aber immer noch 70 zu viel – wenn man unterstellt, dass der Grenzwert sinnvoll gewählt ist. Besonders betroffen sind verkehrsnahen Messstationen.



## Drohende Fahrverbote in Zeiten sinkender Stickoxidemissionen

Zum anderen hat der Diesel-Skandal die Debatte nicht nur intensiviert, sondern zusätzlich stark emotionalisiert. Der größte Teil der Verantwortung dafür, dass der Diesel ins öffentliche Fadenkreuz gerückt ist, liegt also bei der Autoindustrie selbst. Natürlich hat der Diesel-Skandal den Ehrgeiz mancher politischer Parteien und NGOs geschürt, dem Diesel-Pkw ganz grundsätzlich den Garaus zu machen. Angesichts von mehr als 15 Mio. Diesel-Pkw auf Deutschlands Straßen (ein Drittel des Pkw-Bestands) ist dieses Thema natürlich auch für die Medien außerordentlich interessant. Hinzu kommt das jüngste Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig, nach dem Kommunen grundsätzlich Fahrverbote für bestimmte Diesel-Pkw aussprechen können. Die neue Bundesregierung will laut Koalitionsvertrag diese jedoch möglichst verhindern und setzt auf alternative Maßnahmen (z.B. Bestandsfahrzeuge – soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar – nachrüsten, Elektromobilität und ÖPNV fördern).

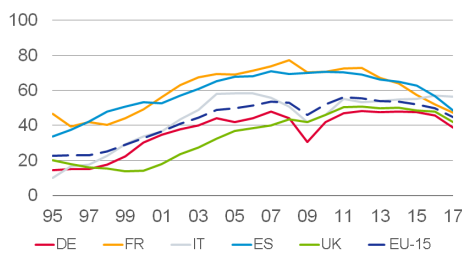
### Diesel-Pkw verzeichnen sinkende Marktanteile

Der durchschnittliche Neuwagenkäufer agiert beim aktuellen Regulierungsvakuum in der Diesel-Frage nach dem Vorsichtsprinzip und verschiebt seine Nachfrage weg vom Diesel-Pkw vor allem hin zum Benziner. So ist der Anteil der Diesel-Autos an den gesamten Pkw-Neuzulassungen in Deutschland 2017 zum dritten Mal in Folge gesunken und erreichte knapp 39%. Vor allem private Autokäufer halten sich zurück. In den Jahren 2014 und 2015 lag der Diesel-Anteil jeweils noch bei rd. 48%. In vielen anderen EU-Ländern ist der Diesel-Anteil in den letzten Jahren ebenfalls gesunken.

Allen Akteuren ist bewusst, dass die regulatorische Hängepartie nicht im Interesse der Autokäufer bzw. Autofahrer und auch nicht günstig für die Autoindustrie sein kann. Eine schnelle Lösung zeichnet sich jedoch derzeit nicht ab. Dies verdeutlicht die Diskussion um die sogenannte Blaue Plakette für Autos mit relativ geringen NOx-Emissionen. Sie würde Besitzern bzw. Käufern der betreffenden Fahrzeuge garantieren, nicht von Fahrverboten betroffen zu sein. Das würde ordentlich Dampf aus dem Kessel der Diesel-Diskussion lassen. In der Folge könnte sich der Trend eines sinkenden Diesel-Anteils im Pkw-Segment verlangsamen (im Volumensegment dürfte der Diesel-Anteil in den kommenden Jahren ohnehin weiter sinken, weil hier die höheren Kosten der Diesel-Technologie stärker auf den Verkaufspreis durchschlagen). Allerdings würden Autos ohne eine solche Blaue Plakette von etwaigen Fahrverboten betroffen sein, obwohl die Käufer beim Erwerb der Fahrzeuge damit nicht rechnen konnten. Für einen Teil der Fahrer von Diesel-Pkw würde dies also eine spürbare Beeinträchtigung bzw. Entwertung ihrer Autos bedeuten. Da überwiegend ältere Autos die Blaue Plakette nicht erhalten würden, hätte dies auch sozialpolitische Implikationen. Denn ältere Fahrzeuge werden im Durchschnitt eher von einkommensschwachen Haushalten genutzt. Ein Nachrüsten besonders alter Fahrzeuge würde wohl unter die Kategorie „wirtschaftlich nicht vertretbar“ fallen.

### Diesel-Anteil in der EU sinkt

Anteil der Pkw mit Dieselmotor an den Pkw-Neuzulassungen, %



Quelle: VDA



## Drohende Fahrverbote in Zeiten sinkender Stickoxidemissionen

---

### Lösung über die Zeitschiene

Nicht erst seit dem Urteil von Leipzig ist die Wahrscheinlichkeit von innerstädtischen Fahrverboten für bestimmte Diesel-Pkw gestiegen. Ein Flickenteppich von lokal unterschiedlichen Regulierungen ist ganz sicherlich nicht erstrebenswert – zumindest nicht für Menschen, die kein grundsätzliches Störgefühl beim Gedanken an das Auto haben. Aber wie wäre es, das Problem über die Zeitschiene zu lösen? So könnte die Politik beschließen, ab dem Jahr 20XX eine Blaue Plakette für schadstoffarme Diesel-Autos einzuführen. Die entsprechenden Emissionswerte müssten dabei nachweislich im realen Fahrbetrieb eingehalten und im Rahmen der Hauptuntersuchung überprüft werden. Die Einführung könnte von einer angemessenen Übergangsfrist für ältere Diesel-Pkw begleitet werden, um den Vertrauensschutz der Besitzer zu gewährleisten und sozialpolitische Friktionen zu vermeiden. Die CDU hatte kürzlich zudem eine höhere Prämie der Autohersteller für den Wechsel zu emissionsärmeren Autos ins Spiel gebracht (neben der bereits vereinbarten Software-Nachrüstung). Am Ende der Übergangsfrist dürfte auch der Marktanteil von Autos mit alternativen Antriebstechnologien dank verbesserter Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Diesel-Pkw und Benzinern (weiter) gestiegen sein.

Dieser Vorschlag würde zugegebenermaßen das Problem nicht über Nacht lösen, wäre aber eine nicht nur in der deutschen Politik übliche Form des Kompromisses. Dafür spricht, dass die Luft heute bereits deutlich sauberer als vor zehn oder 20 Jahren ist. Zudem sind Diesel-Pkw in den Städten nicht die einzige Quelle für Stickoxide (Busse des ÖPNV und Lieferverkehr, Industrie, Heizungsanlagen, Bausektor bzw. Baumaschinen usw.). Ferner würden Fahrverbote wohl stets nur zeitlich befristet gelten und lediglich bestimmte Straßen/Stadtgebiete und auch nicht alle mit Diesel angetriebenen Fahrzeuge betreffen. Schließlich sei der Hinweis erlaubt, dass der erlaubte Grenzwert für NO<sub>2</sub> an Arbeitsstätten mit 950 Mikrogramm pro Kubikmeter deutlich über den 40 Mikrogramm in der Außenluft liegt.

Letztlich könnte die Zeitschiene eine Möglichkeit sein, den Zielkonflikt zwischen dem Anspruch der Menschen auf saubere Umgebungsluft und dem Schutz der Besitzer von Diesel-Pkw vor einer Entwertung ihrer Fahrzeuge zu entschärfen, zumal die Diesel-Technologie – trotz des aktuellen Image- und Vertrauensverlusts – für bestimmte Kundengruppen und in verschiedenen Fahrzeugkategorien Vorteile besitzt. Bei den Emissionswerten von Autos an sich muss der Regulierer ab sofort genauer hinschauen; dies ist nach den Erfahrungen der letzten Monate unstrittig.



## Drohende Fahrverbote in Zeiten sinkender Stickoxidemissionen

---

© Copyright 2018. Deutsche Bank AG, Deutsche Bank Research, 60262 Frankfurt am Main, Deutschland. Alle Rechte vorbehalten. Bei Zitaten wird um Quellenangabe „Deutsche Bank Research“ gebeten.

Die vorstehenden Angaben stellen keine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung dar. Alle Meinungsäußerungen geben die aktuelle Einschätzung des Verfassers wieder, die nicht notwendigerweise der Meinung der Deutsche Bank AG oder ihrer assoziierten Unternehmen entspricht. Alle Meinungen können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Die Meinungen können von Einschätzungen abweichen, die in anderen von der Deutsche Bank veröffentlichten Dokumenten, einschließlich Research-Veröffentlichungen, vertreten werden. Die vorstehenden Angaben werden nur zu Informationszwecken und ohne vertragliche oder sonstige Verpflichtung zur Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder Angemessenheit der vorstehenden Angaben oder Einschätzungen wird keine Gewähr übernommen.

In Deutschland wird dieser Bericht von Deutsche Bank AG Frankfurt genehmigt und/oder verbreitet, die über eine Erlaubnis zur Erbringung von Bankgeschäften und Finanzdienstleistungen verfügt und unter der Aufsicht der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) steht. Im Vereinigten Königreich wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Filiale London, Mitglied der London Stock Exchange, genehmigt und/oder verbreitet, die von der UK Prudential Regulation Authority (PRA) zugelassen wurde und der eingeschränkten Aufsicht der Financial Conduct Authority (FCA) (unter der Nummer 150018) sowie der PRA unterliegt. In Hongkong wird dieser Bericht durch Deutsche Bank AG, Hong Kong Branch, in Korea durch Deutsche Securities Korea Co. und in Singapur durch Deutsche Bank AG, Singapore Branch, verbreitet. In Japan wird dieser Bericht durch Deutsche Securities Inc. genehmigt und/oder verbreitet. In Australien sollten Privatkunden eine Kopie der betreffenden Produktinformation (Product Disclosure Statement oder PDS) zu jeglichem in diesem Bericht erwähnten Finanzinstrument beziehen und dieses PDS berücksichtigen, bevor sie eine Anlagentscheidung treffen.