



ZDK e. V. · Postfach 15 01 62 · 53040 Bonn

Mitglieder des Vorstandes
Geschäftsführer/innen der
Landes- und Fabrikatsverbände

zur Kenntnis:
Vorsitzende der Ausschüsse

Abteilung: Hauptgeschäftsführung

Ansprechpartner: Dr. Axel Koblitz
Telefon: 0228 9127-110
Telefax: 0228 9127-153
E-Mail: Koblitz@kfgzgewerbe.de

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: Ko/SP

Datum: 2. August 2017

Rundschreiben V17-089
Rundschreiben G17-168

Stickoxid-Reduzierung durch Software-Updates gemäß Diesel-Gipfel vom 02.08.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

wie bereits im Vorfeld durchsickerte und sich nun bestätigte, lautet ein wesentliches Ergebnis des heutigen Diesel-Gipfels in Berlin, dass Fahrverbote vermieden werden sollen durch eine mit technischen Mitteln zu erzielende deutliche Reduzierung der Luftbelastung aufgrund von Stickoxid-Emissionen. Erreicht werden soll dies durch eine Nachrüstung von Euro-5- und Euro-6-Dieselfahrzeugen der deutschen Hersteller im Wege von Software-Updates. Die Kosten hierfür übernehmen die Hersteller. Eine Umrüstung von Hardware-Komponenten wurde seitens der Hersteller abgelehnt und ist nicht Bestandteil des Maßnahmenpakets.

Wir haben die Ergebnisse des Diesel-Gipfels mit der als **Anlage** beigefügten Pressemeldung kommentiert. Im Einklang hierzu, aber auch über die dort angesprochenen Punkte hinaus sind im Zusammenhang mit der Nachrüstung zahlreiche Fragen zu klären. Im Interesse einer ersten schnellen Information übersende ich Ihnen hierzu folgende Auflistung, die nur vorläufigen Charakter hat, im Detail noch nicht mit den Fachabteilungen erörtert wurde und die – abgesehen von den zum Teil noch ausstehenden Antworten – möglicherweise noch ergänzt und/oder korrigiert werden muss.

Bitte betrachten Sie diese Auflistung deshalb lediglich als erste schnelle Information zu Ihrer groben Orientierung:

1) Technische Wirksamkeit der Nachrüstung

- a) Fahrzeuge mit Ad-Blue-Einspritzung: Dosierung der Harnstoffmenge
- b) Fahrzeuge ohne Ad-Blue-Einspritzung: Änderung des Kraftstoffeinspritzpunktes und/oder des Kraftstoffeinspritzverlaufs, veränderte Abgasrückführung (AGR)

2) Sonstige Folgen der Nachrüstung

- a) Höherer Verbrauch
- b) Minderleistung
- c) Weitere Folgen („Versottung“, Verkokung der AGR-Ventile)
- d) Erhöhte Kosten für den Betrieb des Kraftfahrzeugs mit Ad-Blue-Einspritzung

3) Durchsetzung der Nachrüstung bei den Fahrzeughaltern

- a) Keine Rechtspflicht zur Nachrüstung (?)
- b) Zurückhaltung aus Furcht vor negativen Folgen (s. o.)?
- c) Anreize (u. a. förmliche Nachrüstbescheinigung im Hinblick auf evtl. später doch noch drohende Fahrverbote)
- d) Kommunikation in und durch die Betriebe (Sprachregelung)

4) Belange der Betriebe

- a) Aufwand (angemessene Vergütung des gesamten Aufwands in den Betrieben durch Hersteller)
- b) Kapazitätsmäßige Bewältigung der Umrüstung/Frist (Zahl der betroffenen Fahrzeuge, zeitlicher Aufwand pro Fahrzeug)
- c) Rechtliche Verantwortung der Betriebe für etwaige Folgeschäden, s. o. ? (Freistellungserklärung durch Hersteller)
- d) Sprachregelung gegenüber Kunden, s. o.

5) Rechtsfolgen

- a) (Zunächst) keine Fahrverbote,
- b) aber Unabhängigkeit der Gerichte (möglicherweise dennoch Verurteilung von Kommunen zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen),
- c) deshalb konsequente Einlegung von Rechtsmitteln in Erwartung einer deutlichen Stickoxid-Reduzierung bis zur höchstrichterlichen Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht

Bitte beachten Sie, dass dies eine verbandsinterne Information ist. Unser Hauptziel muss sein, die angestrebte Vermeidung von Fahrverboten zu unterstützen und hierfür als Kfz-Gewerbe unseren Beitrag zu leisten. Deshalb sollten Fragen der technischen Wirksamkeit von Software-Updates und möglicher negativer Folgen zwar intern thematisiert, aber vor Klärung dieser Fragen nicht öffentlich als Bedenken formuliert werden. Wir würden sonst nur zu einer weiteren Verunsicherung der Autofahrer und zu einer noch verstärkten Abkehr vom Diesel beitragen.

Wir werden Sie weiter unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Axel Koblitz

*Diese Nachricht wurde elektronisch versandt
und trägt daher keine Unterschrift*

Anlage