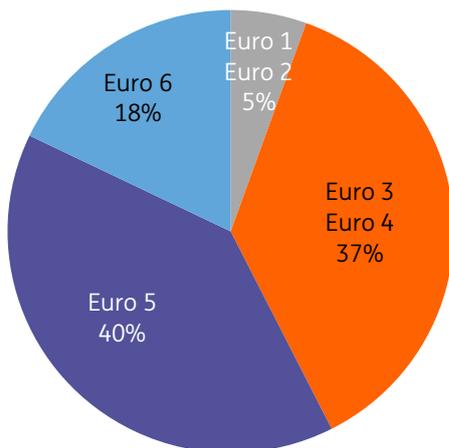


Stadt ohne Diesel?

Bei Erfolg der laufenden Verfahren müssten fast 1,4 Millionen Diesel-Pkw in der Garage bleiben

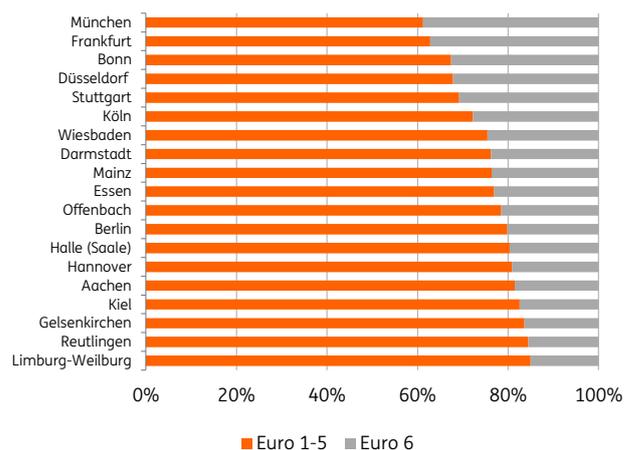
In einem Monat ist es soweit. Am 22. Februar entscheidet das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig darüber, ob Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bundesweit auf Grundlage des geltenden Rechts eingeführt werden dürfen. Schon lange wird über Fahrverbote diskutiert, mittlerweile jedoch nicht mehr nur über temporäre Maßnahmen, sondern über ganzjährige Fahrverbote für die bislang gefeierte Antriebsart, den Dieselmotor. Denn regelmäßig werden die zulässigen Stickoxid-Grenzwerte, 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittel, überschritten. In über 90 Städten ist dies nach Daten des Umweltbundesamts der Fall. Um die Stickoxid-Belastung in den Griff zu bekommen, stehen daher etliche Fahrverbote im Raum – ob in Stuttgart, Berlin oder München – Dieselfahrzeugen, welche die Euro 6-Norm nicht erfüllen, könnte es schon bald an den Kragen gehen.¹

Abb. 1 Diesel-Pkw in Deutschland nach Emissionsgruppen (Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2017, %)



Quelle: KBA, ING Economic and Financial Analysis

Abb. 2 Diesel-Pkw nach Emissionsgruppen und Städten (Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2017, %)



Quelle: KBA, ING Economic and Financial Analysis

Carsten Brzeski

Chief Economist
Frankfurt +49 69 27 222 64455
Carsten.Brzeski@ing-diba.de

Inga Fechner

Economist
Frankfurt +49 69 27 222 66131
Inga.Fechner@ing-diba.de

Bereits in 19 Städten klagt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) auf Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte, zudem wurden in weiteren 42 Städten formale Rechtsverfahren eingeleitet. In einem Monat wird sich entscheiden, ob demnächst an die 1,4 Millionen Pkw eine ständige Parkposition einnehmen müssen. Konkret geht es bei dem Urteil am 22. Februar um die Ergänzung des Luftreinhalteplans in Düsseldorf um Fahrverbote. Da das Bundesverwaltungsgericht jedoch in letzter Instanz tätig ist, wird sich das Urteil auch auf die anderen laufenden Verfahren auswirken. Weiterer Druck könnte zudem von europäischer Seite kommen, denn in wenigen Tagen könnte die EU-Kommission aufgrund der hohen Stickoxid-Belastung entscheiden, ob sie eine Klage gegen die Bundesrepublik einreicht.

Treten dauerhafte Fahrverbote in Kraft, dann wären in den 19 Städten, in denen bereits Klagen laufen, fast 1,4 Millionen Diesel-Pkw betroffen (285.000 Pkw entfallen dabei auf die Euro 1 bis Euro 3-Norm, 1,1 Millionen auf Euro 4 oder Euro 5). Besonders hart träfe es dabei die Dieselfahrer in Limburg-Weilburg, Reutlingen, Gelsenkirchen und Kiel – weniger

¹ Selbst bei Fahrzeugen, welche der Euro 6-Norm entsprechen, könnte es letztlich zu Fahrverboten kommen, stoßen einige Fahrzeuge doch mehr Stickoxid aus, als offiziell angegeben.

als 20% der Dieselfahrzeuge entsprechen hier der Euro 6-Norm. Doch auch in anderen Städten hätten Autofahrer nichts zu lachen: Selbst in Frankfurt oder München, wo der Anteil an Euro 6-Diesel-Pkw am höchsten ist, müssten immer noch 60% ihren Diesel im Falle eines temporären oder ganzjährigen Fahrverbotes stehen lassen. Zieht man zusätzlich die 42 Städte heran, in denen ebenfalls formale Verfahren eingeleitet wurden, dann kämen noch einmal über 1,2 Millionen Diesel-Pkw hinzu.

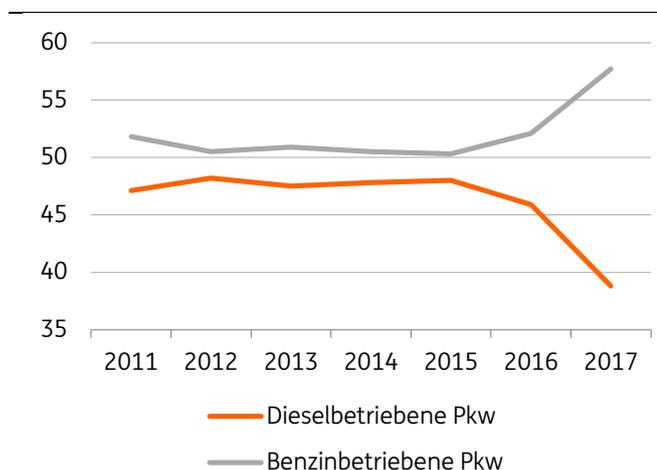
Noch handelt es sich um ein lokales Phänomen...

Zwar handelt es sich bundesweit bei den betroffenen Dieselfahrzeugen in den 19 Städten lediglich um 3% des Pkw-Gesamtbestands, bzw. um 5,7% bei Berücksichtigung der weiteren 42 Verfahren. Doch ist es einerseits nicht ausgeschlossen, dass Fahrverbote ausgeweitet werden und andererseits ist es sowohl für Dieselfahrer in den betroffenen Städten als auch Pendler ein großes Ärgernis.² Deutschlandweit erfüllen über 12 Millionen Diesel-Pkw derzeit nicht die Euro 6-Norm. Zudem wirken sich Fahrverbote auch direkt auf den Liefer-, Transport- und Nahverkehr aus.

...doch alleine die Diskussionen lassen die Neuzulassungen und Restwertschätzungen für Dieselfahrzeuge bereits jetzt sinken

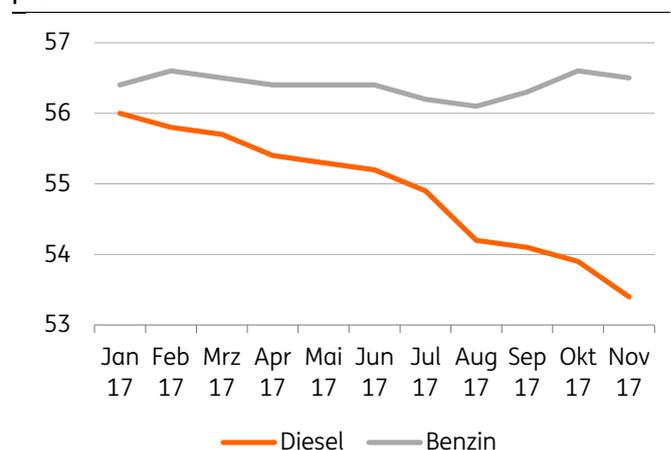
Unabhängig vom Ausgang der bevorstehenden Urteilsverkündung haben alleine die Diskussionen um mögliche Fahrverbote schon ihre Spuren auf dem Automobilmarkt hinterlassen: 2017 wurden bereits um 7,1%-Punkte weniger dieselbetriebene Pkw zugelassen als im Jahr zuvor. Zeitgleich ist die Schere über die Wertentwicklung vom Listenneupreis zwischen Diesel-Pkw und Benzinern gegenüber dem Vorjahr nach DAT-Daten um 2,3%-Punkte weiter aufgegangen. Der durchschnittliche Restwert von einem Dieselfahrzeug gegenüber dem Vorjahr hat sich um 1,3%-Punkte verschlechtert (-2,6% gegenüber -1,3% im Vorjahr).

Abb. 3 %-Anteil an den Neuzulassungen pro Jahr



Quelle: KBA, ING Economic and Financial Analysis

Abb. 4 Wertentwicklung dreijähriger Pkw relativ zum Listenneupreis in %



Quelle: DAT Diesel Barometer, ING Economic and Financial Analysis

Unterdessen bemühen sich Bund, Kommunen und Industrie, die drohenden Fahrverbote abzuwenden und dem Diesel, der verbrauchsarm ist und einen nicht unwesentlichen Anteil zur Erreichung der CO₂-Ziele beiträgt, wieder etwas Luft zum Atmen einzuräumen. So bedeutet die bevorstehende Gerichtsverhandlung auch nicht zwingend das Ende des Selbstzünders. Die Diskussion um den Diesel ist damit aber auch noch lange nicht beendet.

² Pendler konnten in den Daten nicht berücksichtigt werden, dürften die Zahl betroffener Diesel-Pkw jedoch erhöhen.

Disclaimer

Diese Veröffentlichung wurde von der volkswirtschaftlichen Abteilung der ING-DiBa („ING“) zu reinen Informationszwecken erstellt, ohne Berücksichtigung von Anlagezielen, finanzieller Situation oder Mitteln einzelner Nutzer/Leser. Die Informationen in dieser Veröffentlichung stellen weder eine Anlageempfehlung noch eine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung oder ein Angebot oder eine Aufforderung zur Abgabe eines Angebots zum Kauf oder Verkauf eines Finanzinstruments dar. Mit angemessener Sorgfalt wurde darauf geachtet, dass die Angaben in dieser Veröffentlichung nicht unzutreffend oder irreführend sind; ING gewährleistet nicht ihre Genauigkeit oder Vollständigkeit. ING haftet nicht für Schäden, die direkt, indirekt oder mittelbar aus der Nutzung dieser Veröffentlichung entstehen. Wenn nicht anders angegeben, sind alle Ansichten, Voraussagen oder Einschätzungen allein die des Autors oder der Autoren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung und können sich ohne Ankündigung ändern.

Die Verbreitung dieser Veröffentlichung kann durch Gesetz oder Verordnung in verschiedenen Rechtsordnungen eingeschränkt werden. Wer in den Besitz dieser Veröffentlichung gelangt, sollte sich über derartige Einschränkungen informieren und diese beachten.

Der Inhalt dieser Veröffentlichung und der zugrunde liegende Datenbestand sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe, Vertrieb oder Veröffentlichung sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung der ING gestattet. Alle Rechte sind vorbehalten. Die ING-DiBa wird von der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) beaufsichtigt. Die ING-DiBa hat ihren Sitz in Frankfurt am Main und ist eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Registernummer HRB 7727.