

# Dieselpartikelfilter

## Beitrag von „Thanandon“ vom 5. Januar 2005 um 22:12

Wurde hier ja auch schon oft diskutiert. Habe mal ein paar Bilder zusammengesucht, damit sich unter dem Teil auch was denken kann! Just for info! 🤔

Der Dieselpartikelfilter ist ein System zur Abscheidung von Dieselruß aus dem Abgas von Dieselmotoren.

Bei einem Dieselpartikelfilter handelt es sich um ein System zur Abscheidung von Dieselruß aus den Abgasen von Dieselmotoren. Bei Audi kommt ein System zum Einsatz, das den fortgeschrittensten Stand der Technik nutzt: Der so genannte "Catalysed Soot Filter" (CSF oder katalytisch beschichteter Filter) verwendet eine edelmetallhaltige Filterbeschichtung, die auf zweifache Weise wirkt. Bei der passiven Regeneration erfolgt eine langsame und schonende Umwandlung des im Katalysators eingelagerten Rußes zu CO<sub>2</sub>. Dieser Vorgang geschieht in einem Temperaturbereich von 350 - 500 Grad und läuft, vor allem im überwiegenden Autobahnbetrieb, ohne besondere Maßnahmen kontinuierlich ab.

Nur bei längerem Betrieb mit geringer Last, etwa im Stadtverkehr sorgt alle 1.000 bis 1.200 Kilometer eine aktive Erhöhung der Abgastemperatur auf rund 600 Grad für eine zusätzliche Filter-Regeneration. Die im Filter eingelagerten Partikel brennen bei dieser Temperatur ab.

---

## Beitrag von „bronco“ vom 6. Januar 2005 um 12:22

Hallöle!

Bin mal gespannt, wie VW die R5-Fahrer hinsichtlich Diesel-Partikelfilter zufriedenstellen wird!

Wahrscheinlich werden wir auf unseren "Dreckschleudern" sitzen bleiben.

Mit dem Touareg und Phaeton wollte sich VW das Tor zur KFZ-Premier League aufstoßen, leider ist die Qualität nach Auslieferung des Produktes manchmal nur Kreisklasse.

Aber vielleicht täusche ich mich ja, und VW hat tatsächlich für uns R5-Fahrer ein günstiges Umrüstangebot demnächst in petto! 😞

Gruß aus dem viel zu warmen Sauerland

Bronco

## Beitrag von „Silberfuchs“ vom 6. Januar 2005 um 20:21

Sollte es die Möglichkeit tatsächlich geben (ohne nennswerten Leistungsverlust), wäre ich durchaus bereit, mir die Sache einige Euros kosten zu lassen! 🍷👍

---

## Beitrag von „Rocky Mountain“ vom 6. Januar 2005 um 20:43

Zitat von Silberfuchs

Sollte es die Möglichkeit tatsächlich geben (ohne nennswerten Leistungsverlust), wäre ich durchaus bereit, mir die Sache einige Euros kosten zu lassen! 🍷👍

Bei einer Nachrüstung kann ich mir beim besten Willen nicht vorstellen, dass das ohne Leistungsverlust einhergeht.

Und weniger Leistung, auch wenn es nur ein paar PS sind, geht beim R5 gar nicht. Ich finde er stellt schon absolut das Minimum was die Motorisierung und die damit verbundene Leistung betrifft dar.

Nachrüstung wird für mich mit Sicherheit kein Thema sein.

---

## Beitrag von „Thomas TDI“ vom 6. Januar 2005 um 22:19

Das mit dem Leistungsverlust wurde Ende der 80er mit der Einführung des Kats auch immer angeführt. Objektiv (!) gemerkt hat es aber wahrscheinlich damals kaum jemand. Darum: Abwarten! Zur Zeit gibt es ja nicht einmal eine Nachrüstmöglichkeit für ein Massenprodukt wie den 96 kW TDI im Golf.

Gruß  
Thomas

---

## Beitrag von „owolter“ vom 17. Januar 2005 um 13:30

EU-Kommission gibt grünes Licht für die steuerliche Förderung des Dieselrußfilters

14.01.05: Danach soll ab 2010 der Grenzwert für die Emission von Rußpartikeln durch Dieselautos 5 Milligramm pro Kilometer betragen. "Die EU-Kommission gibt damit grünes Licht für die steuerliche Förderung von Fahrzeugen, die den neuen Grenzwert vorzeitig erfüllen", sagte Trittin.

Der neue Grenzwert kann nach heutiger Erkenntnis nur durch den Einbau von Partikelfiltern eingehalten werden. "Da die zukünftige Euro-5-Norm spätestens ab dem Jahr 2010 für alle neuen Diesel-Pkw gilt, brauchen wir steuerliche Anreize, um die Markteinführung des Filters zu beschleunigen", sagte Trittin. Bereits im Frühjahr 2003 hatten der Bundesumweltminister und seine damalige französische Amtskollegin Bachelot-Narquin eine gemeinsame Initiative zur Minderung der Partikelemissionen aus Kraftfahrzeugen beschlossen. Die steuerliche Förderung von Dieselfahrzeugen mit Rußfiltern wurde bereits in Österreich, den Niederlanden und für Teile Norditaliens beschlossen.

Sinnvoll ist der Dieselrußfilter nicht nur bei neuen, sondern auch bei älteren Fahrzeugen. Denn der Altbestand an Diesel-Pkw und dieselbetriebenen Kleinlieferfahrzeugen stellt mittlerweile ein großes Problem dar. Dies gilt besonders im Hinblick auf die Belastung der Luftqualität in Ballungsräumen mit Feinstaub. "Deswegen sollte auch die Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit einfachen Partikelfiltern steuerlich begünstigt werden", so der Bundesumweltminister.

Bundesumweltministerium.

---

## Beitrag von „Lollo050968“ vom 17. Januar 2005 um 13:45

Ministerin dämpft Hoffnungen

Ein Sprecher des Bundesfinanzministeriums dämpfte umgehend Hoffnungen auf eine schnelle Diesel-Förderung in Deutschland. Der Inhalt des Verheugen-Vorschlags bedürfe im Hinblick auf mögliche steuerliche Fördermaßnahmen noch einer näheren Prüfung. Auch sei eine neue EU-Abgasnorm erst mit Verabschiedung einer Richtlinie durch das Europäische Parlament und den Rat verbindlich, erklärte Sprecher Stefan Giffeler. Da in Deutschland das Kfz-Steueraufkommen allein den Ländern zustehe, bedürften Änderungen des Steuergesetzes zudem der Zustimmung des Bundesrates.

Der VCD erneuerte den Vorschlag, eine steuerliche Förderung von 600 Euro für Neufahrzeuge und nachgerüstete Fahrzeuge zu gewähren, die den EU-Wert einhalten. Wenn bei der Nachrüstung eines Filtersystems die Rußpartikel um mindestens 50 Prozent reduziert würden

und zudem die nächst höhere Euro-Schadstoffnorm erreicht werde, solle es eine Förderung von 300 Euro geben.

Quelle: RP-Online, 14.01.2005



Gruß Lollo

---

### **Beitrag von „Thanandon“ vom 31. Januar 2005 um 23:10**

Es klingt wie ein Industriekrimi: Jahrelang investierten deutsche Konzerne nur zögerlich in die Diesel-Abgastechnik, nun wollen sie mit einem umstrittenen Test die flinkere ausländische Konkurrenz bremsen. Ist auch die Regierung mit im Bund und verzögert aus Rücksicht auf heimische Autobauer die Förderung umweltschonender Autos?

Jüngster Aufreger in der Rußfilterdiskussion ist die Attacke der deutschen Automobilindustrie auf Toyotas so genanntes D-Cat-System (Denox-Speicherkatalysator plus Rußpartikelfilter), das im Modell Avensis zum Einsatz kommt. Die Japaner preisen das Auto als "saubersten Diesel der Welt". Doch jetzt berichtete die "Automobilwoche" von einem vom Verband der Automobilindustrie (VDA) in Auftrag gegebenen Test, bei dem eklatante Schwächen des D-Cat zutage getreten seien. Bei der mit dem Test beauftragten Firma FEV Motorentechnik in Aachen herrscht inzwischen helle Aufregung wegen der angeblichen Indiskretion. Die ist verständlich, denn FEV arbeitet für zahlreiche Autohersteller, unter anderem auch für Toyota. Und Vertraulichkeit gehört zum obersten Gebot im Geschäft der Entwickler.

Als Folge scheut die FEV Motorentechnik nun jegliche Öffentlichkeit und hat sich weitgehendes Schweigen auferlegt. Gegenüber SPIEGEL ONLINE wollte Geschäftsführer Martin Pischinger nicht mehr sagen, als dass er "die Aussagen so, wie sie da stehen, nicht bestätigen" könne. Funktioniert der D-Cat nun oder funktioniert er nicht? Die "Automobilwoche" zitiert einen Audi-Ingenieur mit der Aussage: "Unsere Prüfstandsversuche zeigen, dass die D-Cat-Abgasreinigung nicht standfest ist." Und ein BMW-Mitarbeiter sagte dem Fachblatt, dass das Filtersystem nach rund 8000 Kilometern die Funktion weitgehend einstelle und das Auto dann "nicht mal mehr die Euro-4-Norm" erfülle.

Auch der VDA gibt sich heute zugeknöpft. Der Verband teilte mit, er gebe grundsätzlich keine Stellungnahme zu diesem Thema, sieht sich aber darin bestätigt, "dass heute noch keine ausgereifte Denoxierungstechnologie zur Verfügung steht". Toyota schließlich erklärt, dass bislang keine Probleme mit dem D-Cat, "auch unter Berücksichtigung der Dauerhaltbarkeitskriterien", bekannt seien. Zugleich aber deutete Toyota-Sprecher Henning

Fanslau an, dass man "jeden Rußpartikelfilter beschädigen oder gar zerstören könne, wenn man es darauf anlegt". Der Verdacht der Toyota-Leute: Möglicherweise lief das D-Cat-System permanent unter Vollast, so dass eine Regeneration - die normalerweise im unteren Teillastbereich eingeleitet wird - nicht mehr stattfinden konnte. Toyota-Technik-Experte Peter Wand: "Das Filtersystem saugt sich unter solch unrealistischen Bedingungen voll wie ein Schwamm und funktioniert erst mal nicht mehr." Kaputt ist es jedoch nicht, denn sobald es die Fahrsituation erlaubt, würde sich das System von selbst freibrennen - eben regenerieren.

Wie genau die Test gelaufen sind und ob das D-Cat-System von vornherein keine Chance auf Regeneration haben sollte, darüber könnte nur die FEV Motorentchnik Auskunft geben - oder eben der Auftraggeber VDA. Doch beide wollen erst einmal schweigen. Falls es das Ziel dieser Aktion war, Skepsis gegen innovative Filtertechniken zu schüren, so ist dies gelungen. Und auch der Zeitpunkt, so kurz vor der ersten großen europäischen Automesse des Jahres, dem Genfer Salon (3. bis 13. März), wäre geschickt gewählt.

Denn auch dort werden wieder dicke Diesel im Mittelpunkt stehen. Autos mit Dieselantrieb sind gefragt wie nie, die Selbstzünder der deutschen Marken BMW, Mercedes, VW oder Audi gelten als hervorragende Maschinen. Sie entwickeln aber nicht nur reichlich Drehmoment, sondern leider auch schädliche Rußpartikel. Das hat so lange niemanden gestört, bis Peugeot Dieselfahrzeuge mit Rußpartikelfilter anbot und prompt den Zorn der deutschen Autoindustrie auf sich zog. Der Grund dafür ist schlicht: Filtersysteme sind technisch kompliziert und damit teuer. Obendrein ist, um die vorgeschriebene Abgasnorm EU4 zu erreichen, in vielen Fällen gar kein Rußpartikelfilter nötig. Die Franzosen boten also ein "umweltfreundliches Extra" an - und hatten auch noch Erfolg damit.

Lange taten die deutschen Ingenieure die Filtertechnik als "nicht ausgreift" ab und stellten "innermotorische Maßnahmen" in Aussicht, dank denen erst gar keine Rußpartikelfilter mehr entstehen würden. Bis heute blieben solche Techniken eine Vision - der Dieselboom aber hält an und damit die Luftverschmutzung durch Dieselruß. Weil der Druck wuchs, drehten Mercedes und Konsorten bei und nahmen die viel geschmähten Rußpartikelfilter für einige Dieselmotoren als aufpreispflichtiges Extra ins Lieferprogramm. Bei Mercedes beispielsweise sind inzwischen 15 Modellvarianten mit Rußpartikelfilter erhältlich - zu Aufpreisen zwischen 522 und 696 Euro (im Falle des E 280 CDI / T serienmäßig).

VW und Audi jedoch, einst Pioniere bei der Verbreitung von Diesel-Pkw, hinken hinterher. Audi hat für lediglich drei Diesel-Fahrzeuge einen Rußpartikelfilter verfügbar (Aufpreis 690 Euro), bei VW haben bislang vier Dieselmotoren serienmäßig einen Rußpartikelfilter an Bord. Dazu gehört jedoch nicht das Volumenmodell Golf, für den ein solcher Filter zwar zunächst für Ende 2004 angekündigt war. Bei der Golf-Plus-Präsentation in der vergangenen Woche aber sagte ein VW-Sprecher, "aus Kapazitätsgründen" seien Rußpartikelfilter für die Golf-Modellfamilie erst "in der zweiten Hälfte 2005" verfügbar.

Doch nicht nur die deutsche Autoindustrie, auch die Bundesregierung macht eine unglückliche Figur in der Diskussion um den Rußpartikelfilter. Ursprünglich hatte Bundeskanzler Schröder eine Filterförderung in Form einer befristeten Steuerbefreiung von 600 Euro für den Jahresbeginn 2005 angekündigt. In den Genuss dieser Förderung sollten Neufahrzeuge (und entsprechend nachgerüstete Gebrauchtwagen) kommen, die den neuen EU-Förder-Grenzwert von 5,0 Milligramm Rußpartikel pro Kilometer einhalten. In Österreich, Holland und Südtirol existiert bereits eine solche Förderung.

Doch Finanzminister Hans Eichel will derzeit nicht tätig werden, wie sein Ministerium am Montag in Berlin erklärte. Die Länder hätten keine verlässlichen Signale gegeben, ob sie die Förderung des Rußfilters über die Kfz-Steuer mitmachen wollten. Dafür kassierte Eichel herbe Kritik der Grünen, Umweltminister Jürgen Trittin ist für eine schnelle Steuerförderung des Filters. Auch Schröder bekräftigte sein Interesse an einer Lösung. Am Mittwoch will er laut einer Vorabmeldung der "Augsburger Allgemeinen" mit Eichel und Trittin in einem Treffen nach einer einheitlichen Linie suchen. Eine Regierungssprecherin sagte offiziell, sie könne den Termin nicht bestätigen.

Das Aktionsbündnis "Kein Diesel ohne Filter" (Deutsche Umwelthilfe, VCD, Deutscher Kinderschutzbund, NABU, DNR, BUND, Greenpeace) forderte heute ein "sofortiges Ende der Hinhaltenaktik bei der Rußfilter-Förderung". Als Buhmann haben die beteiligten Verbände Bundesfinanzminister Hans Eichel ausgemacht, in dessen Heimat Kassel-Baunatal die Abgasanlagenproduktion von VW untergebracht ist - allerdings findet hier nach Auskunft des Aktionsbündnisses keine Rußfilterfertigung statt. "Eichel vertritt eins zu eins die Interessen des VW-Konzerns und nicht die der Bevölkerung", behauptet dennoch Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe. Gerd Lottsiepen, Sprecher des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), sagt: "Besonders ärgerlich ist, dass die Verhinderer aus Wolfsburg mit ihrer Lobbyarbeit die steuerliche Förderung insgesamt blockieren."

[URL=<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,339468,00.html>]Quelle[/URL]

---

## **Beitrag von „Thanandon“ vom 1. Februar 2005 um 16:21**

Umweltverbände kritisieren Hinhaltenaktik bei Förderung

Seit langem fordern Umweltverbände Maßnahmen zur Einführung von Rußpartikelfiltern in deutschen Dieselaautos. Neben der Autolobby bremsst auch der Finanzminister.

Berlin (ND). Das Aktionsbündnis »Kein Diesel ohne Filter« hat die Hinhaltenaktik bei der steuerlichen Förderung des Partikelfilters in Deutschland kritisiert und dafür Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD) die Hauptverantwortung zugewiesen. Dieser versuche,

den VW-Konzern vor den Konsequenzen seiner Management-Fehler zu schützen, und untergrabe die Glaubwürdigkeit des Bundeskanzlers. Gerhard Schröder hatte im Sommer 2004 die Filterförderung für Beginn dieses Jahres angekündigt und erst kürzlich erneut aufs Tempo gedrückt.

Die EU hat Mitte Januar einen Fördergrenzwert für Partikelfilter von 5,0 Milligramm Rußpartikel pro Kilometer festgelegt. Österreich, Teile Italiens und die Niederlande legten schon zuvor entsprechende Förderprogramme auf. In Deutschland geschieht dies nicht. Deshalb gebe erstmals seit Jahrzehnten keine steuerlichen Anreize für umweltschonende Pkw, so das Aktionsbündnis aus Umwelt-, Verbraucher- und Gesundheitsorganisationen, dem Kinderschutzbund sowie Automobil- und Verkehrsclubs. Dabei sei seit Jahren bekannt, dass hier zu Lande mehr Menschen an Dieselruß vorzeitig sterben als insgesamt im Straßenverkehr. Die Allianz fordert deshalb steuerliche Anreize für Neu- und Altfahrzeuge mit dem Ziel einer beschleunigten flächendeckenden Einführung der Filtertechnik.

Als einziger europäischer Hersteller fertigt VW die Abgasanlagen für die eigenen Produkte größtenteils selbst - in Kassel, wo Hans Eichel früher Oberbürgermeister war. Nach Informationen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) hat sich im VW-Konzern intern die Linie durchgesetzt, dass es für das Unternehmen per saldo günstiger sei, wenn der Filter in Deutschland weiterhin nicht gefördert wird. In seiner Funktion als Bundesfinanzminister habe Eichel nach DUH-Informationen zuletzt Mitte Januar 2005 jede Ressortabstimmung über die von Umweltminister Trittin angeregten Steueranreiz-Modelle zur schnelleren Einführung des Filters verweigert und sich insbesondere gegen die Förderung von Rußfiltern in Neufahrzeugen festgelegt.

»Eichel vertritt eins zu eins die Interessen des VW-Konzerns und nicht die der Bevölkerung«, sagt DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch. Im Ergebnis werde so die jahrelange Innovationsverweigerung bei VW nachträglich belohnt. Insbesondere der Wolfsburger Autohersteller habe die Filterentwicklung verschlafen.

Der Greenpeace-Verkehrsexperte Günter Hubmann erinnerte daran, dass der Bundesrat die Bundesregierung bereits im Juni 2004 aufgefordert hat, umgehend die Grundlagen für ein Förderkonzept für Diesel-Partikelfilter zu erarbeiten. Die Handlungspflicht liege somit eindeutig beim Bund.

Gestern präsentierte der Verkehrsclub Deutschland (VCD) seine aktualisierte Liste aller hier zu Lande mit Partikelfilter erhältlichen Pkw. Diese zeige, »dass in den letzten Monaten kaum etwas passiert ist: wenig Innovation, überwiegend Stagnation, kaum neue Fahrzeuge, teilweise sogar Rückschritt«, so Gerd Lottsiepen, verkehrspolitischer Sprecher des VCD. Positiv steche der französische Hersteller Peugeot mit dem umfangreichsten Angebot gefilterter Fahrzeuge und dem ersten Partikelfilter-Diesel unter 15000 Euro hervor. Besonders negativ falle das Ergebnis bei VW aus, erklärte Lottsiepen. Der Golf mit Filter war für Ende 2004 angekündigt. Inzwischen habe VW die Einführung vage ins zweite Halbjahr 2005 verschoben.

Ausdrücklich begrüßte das Aktionsbündnis die Regelung bei der seit Jahresbeginn geltenden


Maut für Lkw über 12 Tonnen, wonach »Dreckschleudern« stärker zur Kasse gebeten werden als moderne, Dieselfuß-gefilterte Lkw. Allerdings müsse bei der Weiterentwicklung der Maut die Gebühren-Spreizung deutlich vergrößert werden.

[Quelle](#)

---

## Beitrag von „Thanandon“ vom 1. Februar 2005 um 16:25

Und weiter gehts.....

Manchmal muss man sich an den Kopf fassen..... 

BERLIN Dicke Luft zwischen Hans Eichel und Jürgen Trittin: Der grüne Umweltminister will Steuervorteile für schadstoffarme Dieselfahrzeuge mit Rußpartikel-Filter durchsetzen, der Finanzminister hält davon nichts. Für nächste Woche hat der Kanzler die beiden Streithähne zum Rapport bestellt, um eine Lösung zu finden. Im Umweltressort gibt man sich siegesgewiss: "Der Kanzler will die steuerliche Förderung, die Automobilindustrie, der ADAC, alle Parteien bis hin zur CSU - da wird Hans Eichel nicht bei seinem Nein bleiben können."

Immerhin 600 Euro Nachlass bei der Kfz-Steuer hatten Trittin und seine Umweltminister-Kollegen aus den Ländern versprochen, um die Einführung der sauberen Diesel-Fahrzeuge zu fördern. Von 2005 an sollte der Steuerbonus die Entscheidung für Neuwagenkauf oder Nachrüstung des Gebrauchten erleichtern. Doch die Klarheit für Autokäufer lässt auf sich warten. "Keiner will den schwarzen Peter haben", beklagt SPD-Fraktionsvize Michael Müller. Denn die Entlastung muss gegenfinanziert werden. So könnte die Kfz-Steuer für andere "Stinker" erhöht werden. Mit dem Argument, dass die Kfz-Steuer zudem eine Ländersteuer ist, hält sich Eichel bedeckt - zum Ärger Trittins und der Umweltpolitiker in den Regierungsfractionen. "Der Finanzminister sollte so schnell wie möglich auf die Länder zugehen, um eine aufkommensneutrale Lösung zu erreichen", fordert SPD-Fraktionsvize Müller den Parteigenossen auf.

Im Finanzministerium sieht man jedoch nach der europäischen Festlegung auf die "Euro-Norm 5", die ab 2010 nur noch einen Ausstoß von fünf (statt derzeit 25) Milligramm der Rußpartikel erlaubt, keinen Handlungsbedarf bei den Steuern. Es werde sich ohnehin niemand mehr ein Dieselfahrzeug ohne Rußpartikelfilter kaufen, eine steuerliche Förderung nur zu "Mitnahmeeffekten" führen. SPD-Umweltexperte Müller sieht es anders: Mit finanziellen Anreizen könne der Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuzulassungen erhöht werden. Diesel mit Rußpartikelfilter verbrauchten "rund 20 Prozent weniger Kraftstoff" als Benziner. Daher sei



die steuerliche Förderung der Diesel-Autos der "beste, billigste, ja idealste Weg", Schadstoffausstoß im Verkehr zu vermindern.

[Quelle](#)

---

### **Beitrag von „hrohunter“ vom 1. Februar 2005 um 16:49**

😞 was habt ihr erwartet? 😞

Schröder, Eichel, Trittin und Co. wollen doch nur eins von uns: unser Geld. 🌐

Und, sie konnten noch nie den Hals voll kriegen! Ich bin aber davon überzeugt das Merkel, Stoiber und Co. es auch machen würden - siehe hier

Baden-Württembergs

Finanzminister Gerhard Stratthaus (CDU) verwies darauf, dass Änderungen keinen Sinn machten, solange die Debatte um den Tausch von Kfz- und Versicherungssteuer nicht beendet sei: „Ich habe prinzipiell nichts gegen eine steuerliche Förderung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern, wenn die Steuervergünstigung solide gegenfinanziert wird und keine Einnahmeverluste für die Länder entstehen.“ (Quelle: dpa)

Gruß aus dem Norden

---

### **Beitrag von „wapwop“ vom 2. Februar 2005 um 12:16**

Hat mein V10 TDI (Nov 04 bestellt - Mrz 05 wird geliefert) eigentlich serienmäßig einen Partikelfilter????

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 2. Februar 2005 um 12:27**

ja!

Thomas

---

## **Beitrag von „Lollo050968“ vom 2. Februar 2005 um 17:03**

Berlin (rpo). Die Förderung für saubere Dieselfahrzeuge kommt - aber erst später als geplant. Und es gibt weniger Geld als zunächst geplant. Saubere Dieselfahrzeuge mit minimalen Ausstoß sollen ab 1. Januar 2006 mit bis zu 350 Euro gefördert werden. Nachgerüstete Selbstzünder können immerhin noch bis zu 250 Euro Förderung erhalten.

Dies sieht eine Einigung von Finanzminister Hans Eichel mit Umweltminister Jürgen Trittin vor, wie am Mittwoch nach einem Treffen der Minister aus Regierungskreisen bekannt wurde. Die Förderung des Diesel-Rußfilters über die Kfz-Steuer soll bis Ende 2007 laufen. Sie muss nun mit den Ländern ausgehandelt werden, denen die Steuer zusteht.

Damit musste sich Eichel offenbar dem Druck von Grünen und Kanzleramt beugen. Der Finanzminister hatte einen Vorstoß zur Steuerförderung mit dem Hinweis abgelehnt, die Haltung der Länder sei nicht klar. Bundeskanzler Gerhard Schröder hatte die Steuervorteile aber bereits zum 1. Januar 2005 in Aussicht gestellt und sein Interesse an einer schnellen Lösung betont. Die Grünen hatten Eichels Haltung heftig kritisiert und ein Machtwort Schröders gefordert.

Verabredet wurde nun nach Angaben aus den Kreisen, dass Diesel-Neuwagen mit minimalem Ausstoß von Feinstaub mit 350 Euro Steuernachlass gefördert werden, nachgerüstete Rußfilter in älteren Diesel-Autos mit 250 Euro. Damit ist die Förderung deutlich geringer als ursprünglich von Trittin gefordert, und sie kommt ein Jahr später als angekündigt.

### Förderung bis Ende 2007

Insgesamt dürfte die Förderung den Angaben zufolge geschätzte 1,5 Milliarden Euro kosten. Dem steht ein höheres Aufkommen bei der Kfz-Steuer von elf Milliarden Euro pro Jahr gegenüber, das durch die hohen Zulassungszahlen von bei der Steuer teuren Diesel-Autos zu Stande kommt. Die Förderung soll zum 1. Januar 2008 auslaufen, weil die Autoindustrie dann ohnehin nur noch Neuwagen mit Rußfilter auf den Markt bringen will.

Quelle: RP-Online

Und nü. Alle die in 2005 den Dicken mit DPF zulassen sind in den A... gekniffen



Lollo

---

## Beitrag von „Dieter131“ vom 2. Februar 2005 um 18:06

Gekniffen sind wir ja fast bei jeder neuen Sache der Politiker, aber da V6TDI/V10TDI schon serienmässig DPF haben lässt sich diese Entscheidung ja noch einigermaßen verkraften. 😞  
Was wirklich wichtig wäre, ist das VW einen kostengünstigen Nachrüstsatz für die R5 Dicken (ohne Leistungsverlust) bringt, damit a) die Förderung in Anspruch genommen werden kann und b) bei den verschärften Vorgaben für 2006 schon die Luft aus den Steuerregeln genommen werden kann.  
(So die großen Leader es überhaupt wollen) 🙄

Gruss aus Frankfurt

---

## Beitrag von „Thomas TDI“ vom 2. Februar 2005 um 19:56

Zitat von Lollo050968

... Und nü. Alle die in 2005 den Dicken mit DPF zulassen sind in den A... gekniffen

Wieso gekniffen? Wenn die Förderung ab 2006 kommt, erfolgt die Steuerbefreiung für im Jahr 2005 zugelassenen Fahrzeuge mit DPF halt erst ab 01.01.2006. Bei der Steuer für den 3.0 ist die steuerliche Förderung doch ohnehin unterjährig aufgebraucht. 😄

Thomas

---

## Beitrag von „ps-freund“ vom 2. Februar 2005 um 20:19

Weiss eigentlich jemand, was der DPF an Leistungsverlust mit sich zieht?  
Kann man das prozentual definieren?

Wie auch immer. Da in meinem V6 TDI das Ding drin ist, hab ich in gewisser Weise ein gutes Gewissen zur Umwelt. Und wenn jemand mit dem Finger auf mich zeigt, warum ich in einem so großen Auto sitzen muss, was doch gestimmt gaaaanz viel Abgase produziert, dann kann ich sagen: MOMENT, LIEBER FREUND, ALLES IST GANZ ANDERS .....!!

PS-Freund

---

### Beitrag von „T-RACK“ vom 2. Februar 2005 um 21:30

Zitat von Lollo050968

Und nü. Alle die in 2005 den Dicken mit DPF zulassen sind in den A... gekniffen



Lollo

... nicht ganz. Es ist geplant, dass in 2006 die Steuerermäßigung auch rückwirkend für in 2005 zugelassene Autos beantragt werden kann.

Noch ist aber nichts entschieden. Die KFZ Steuer ist eine Ländersteuer, und die Bundesländer sind über dieses Vorpreschen verärgert. Sie wollen sich nämlich nicht von Herrn Trittin die Kasse plündern lassen.

Da gibt es noch hauen und stechen. Die Länder werden sich das Geld bestimmt an anderer Stelle wiederholen.

Chris

---

### Beitrag von „Thanandon“ vom 2. Februar 2005 um 22:31

Das sehe ich genauso wie Chris.

Die Länder werden sich noch melden!!!



## Beitrag von „Lollo050968“ vom 3. Februar 2005 um 14:28

ftd.de, Do, 3.2.2005, 7:52, aktualisiert: Do, 3.2.2005, 12:30

Länder sperren sich gegen Rußfilter-Förderung

Von Kai Beller, Berlin

Die Bundesregierung muss bei den Ländern noch viel Überzeugungsarbeit leisten, um die steuerliche Förderung von Diesel-Pkw mit Rußfiltern durchzusetzen. Die Länderfinanzminister wollen keine Einnahmeausfälle hinnehmen.

Hartmut Möllring, Finanzminister in Hannover, warf der Regierung eine Politik nach "Gutsherrenart" vor. "Die Bundesregierung verlangt ohne weitere Absprache, dass wir die Kosten für Steuerausfälle tragen", sagte der CDU-Politiker der "Neuen Presse" in Hannover. "Völlig ausgeschlossen, dass die Länder mitmachen." Sein bayerischer Kollege Kurt Faltlhauser sagte, die Bundesregierung wolle Steuergeschenke in Höhe von 1,5 Mrd. Euro auf Kosten der Länder verteilen. "Hierzu gibt es ein klares Nein aus Bayern."

Die Bundesregierung will ab 2006 Diesel-Pkw mit Rußpartikelfiltern steuerlich fördern. Die Förderung fällt allerdings geringer aus als ursprünglich geplant. Neufahrzeuge mit Filter sollen bei der Kraftfahrzeugsteuer mit 350 Euro, die Nachrüstung von gebrauchten Autos soll mit 250 Euro. Auch wer in diesem Jahr ein Dieselfahrzeug anschafft, soll von der Regelung profitieren.

Umweltminister Jürgen Trittin hatte ursprünglich eine wesentlich höhere Förderung geplant. Neuwagen sollten mit 600 Euro und Nachrüstungen mit 300 Euro gefördert werden. Finanzminister Hans Eichel hatte eine Förderung aber stets abgelehnt. Er will von den Ländern die Zuständigkeit für die Kfz-Steuer im Austausch gegen die Versicherungssteuer übernehmen. Bereits absehbare Einnahmeausfälle kämen ihm ungelegen.

Finanzminister verlangen Ausgleich

An der Länderzuständigkeit könnten die Pläne nun scheitern. Vor allem deren Finanzminister fürchten Einnahmeausfälle. Baden-Württembergs Finanzminister Gerhard Stratthaus von der CDU sagte der FTD, er habe prinzipiell nichts gegen die Steuervergünstigungen, es dürften nur keine Einnahmeverluste entstehen. Auch sein nordrhein-westfälischer SPD-Kollege Jochen Dieckmann will die Pläne nur mittragen, wenn sie sich aufkommensneutral verwirklichen lassen. Der rheinland-pfälzische Finanzminister Gernot Mittler von der SPD begrüßte die Pläne, verlangte aber zugleich eine "faire Kompensation für die Einnahmeausfälle der Länder".

Das Bundesumweltministerium geht jedoch davon aus, dass den Ländern keine Einnahmeausfälle entstehen. Durch den erwarteten massenhaften Umstieg auf Dieselfahrzeuge werde es zu Mehreinnahmen bei der Kfz-Steuer kommen. Umweltminister Jürgen Trittin sagte dem Nachrichtensender N-TV, dass die Länder bis 2015 Mehreinnahmen von mehr als 11 Mrd. Euro durch den Wechsel auf Dieselfahrzeuge zu erwarten hätten. "Da machen sich 1,5 Mrd.

steuerliche Erleichterung für umweltbewusste Käufer nun in der Summe nicht negativ bemerkbar."

ADAC und Umweltverbände kritisieren Fördersummen

Ob es zu diesem massiven Umstieg kommt und eine vergleichbare Entwicklung wie bei der Einführung des Katalysators eintritt, ist umstritten. In seltener Einigkeit kritisierten Umweltverbände und der ADAC die Fördersummen als zu niedrig. Greenpeace-Verkehrsexperte Günter Hubmann bezeichnete vor allem die Förderung der Nachrüstung mit 250 Euro als Witz. Da die Umrüstung insgesamt 1000 Euro koste, sei der Anreiz zum Umstieg gering.

Die Autoindustrie begrüßte die Pläne dagegen. Volkswagen kündigte an, ab Frühsommer den Golf auf Wunsch auch mit Rußfilter auszurüsten. Zudem werde VW auch für alte Modelle die Möglichkeit zur Nachrüstung schaffen, sagte ein Konzernsprecher der "Berliner Zeitung". Das Unternehmen galt als Bremser der Förderpläne. Anders als der französische Hersteller Peugeot-Citroen hatten die Wolfsburger lange Zeit keine Partikelfilter im Angebot.

© 2005 Financial Times Deutschland , © Illustrationen: AP, FTD/ur, Quelle: Automobilrevue

, 🤖 Schaun wir mal

Lollo

---

### **Beitrag von „hrohunter“ vom 3. Februar 2005 um 16:15**

Das wird das gleiche Hick-Hack geben, wie damals mit dem Kat. Alle waren dafür, dass die Dinger eingebaut werden müssen, wer's nicht macht, zahlt dicke drauf, und am Ende war die ganze Förderung für die Katz. Schlicht und ergreifend zwang damals die Politik die Leute, neue Autos mit Kat zu kaufen.... Und sie werden es wieder machen. Umweltschutz stell ich mir anders vor: Er muss sinnvoll, machbar und für alle gelten.

Gruß aus dem Norden

---

### **Beitrag von „Heinz“ vom 3. Februar 2005 um 17:24**

| Zitat von ps-freund

(...) Und wenn jemand mit dem Finger auf mich zeigt, warum ich in einem so großen Auto sitzen muss, was doch gestimmt gaaaanz viel Abgase produziert, dann kann ich sagen: MOMENT(...)

Das geht doch einen anderen gar nichts, um nicht zu sagen einen Sch...dreck an. Die Leute in Deutschland sollen sich mal wieder um ihre eigenen Angelegenheiten kümmern und diese in Ordnung bringen und sich nicht immer nur um die Angelegenheiten von anderen scheren.

gruß  
Heinz

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 3. Februar 2005 um 18:08**

Zitat von hrohunter

Das wird das gleiche Hick-Hack geben, wie damals mit dem Kat. Alle waren dafür, dass die Dinger eingebaut werden müssen, wer's nicht macht, zahlt dicke drauf, und am Ende war die ganze Förderung für die Katz. Schlicht und ergreifend zwang damals die Politik die Leute, neue Autos mit Kat zu kaufen.... Und sie werden es wieder machen. Umweltschutz stell ich mir anders vor: Er muss sinnvoll, machbar und für alle gelten.

Gruß aus dem Norden

Was ist denn daran nicht sinnvoll? Hat doch trotz der damaligen Skeptiker und Bedenkenträger mit dem Kat auch geklappt. Ich möchte nicht wissen, wie die Luft bei uns ohne diese Maßnahmen wäre. Wenn's halt mit der Einsicht nicht klappt, muss die Politik nachhelfen (was sie übrigens häufig auch tut, wenn's eigentlich nicht nötig wäre - hier aber finde ich es oK).

Thomas

---

### **Beitrag von „Thanandon“ vom 3. Februar 2005 um 18:51**

Ich bin gespannt, wie das ausgehen wird...

mal sehen ob es so endet wie mit der Eigenheimzulage.....

und mal sehen, wie es dann mit der Nachrüstung (und den Presi hierfür) aussieht.....

im Moment sind die DPF's ziemlich vergriffen, so dass es bei vielen Herstellern zu verlängerten Wartezeiten kommt.....

---

### **Beitrag von „dreyer-bande“ vom 3. Februar 2005 um 19:01**

Zitat von Thanandon

Ich bin gespannt, wie das ausgehen wird...

mal sehen ob es so endet wie mit der Eigenheimzulage.....

und mal sehen, wie es dann mit der Nachrüstung (und den Presi hierfür) aussieht.....

im Moment sind die DPF's ziemlich vergriffen, so dass es bei vielen Herstellern zu verlängerten Wartezeiten kommt.....

Vielleicht können Sie ja noch ein Werk in der EU-Osterweiterung aufmachen.  
Dann steigen doch die Absatzchancen. 🤖

---

### **Beitrag von „nachbar“ vom 3. Februar 2005 um 19:37**

Hallo Leute,

machen wir uns doch nichts vor, am Ende wird es doch vermutlich so ausgehen, dass keine Erleichterungen kommen:( , sondern dass für Autos, die keinen Filter haben eine "Strafe" fällig wird. War in der Vergangenheit doch auch meist so. Bei der aktuellen Haushaltslage ist keiner bereit auch nur einen Millimeter nachzugeben und schon gar nicht wenn es jemand Anderes einem aufs Auge drücken möchte. (Bund den Ländern mit christlicher Mehrheit - aktuelles Beispiel Studiengebühren) Weiter ist zu erwähnen, dass Herr Trittin (JU intern auch gelegentlich Kretin genannt) von den Christlichen nicht gerade geliebt wird. Es gibt viele CDU und vor allem CSU Politiker, für die dieser Herr ein rotes Tuch darstellt, egal was der macht, es ist



grundsätzlich erst mal zu kritisieren!

Bei diesem Verein war ich auch geraume Zeit aktiv - bis hin zum JU Deutschlandrat. War immer so und wird auch vermutlich so bleiben!

Also, kurz um: Ohne Filter mehr zahlen. Mit Filter auf aktuellem Level. Wenn wirklich Erleichterung, dann nur kurzzeitig!



Gruß

TH

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 3. Februar 2005 um 20:00**

Zitat von nachbar

... Herr Trittin (JU intern auch gelegentlich Kretin genannt)

Ich dachte, intern heißt der "Tritt ihn"!



Thomas

---

### **Beitrag von „Borko38“ vom 4. Februar 2005 um 14:08**

Hi,

passend zu dem folgenden Auszug aus einem Bericht gab es auch ein Interview mit Volkswagen, wo dieses Thema bestätigt wurde...

Gruß

borko

Volkswagen kündigte an, im Laufe des Jahres für alle Modelle aller Marken des Konzerns die Möglichkeit einer Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern anzubieten. Eine Nachrüstung koste im Durchschnitt 500 Euro, sagte ein VW-Sprecher in Wolfsburg. Außerdem werde VW ab Fröhsommer den Golf auf Wunsch auch mit Rußfilter ausstatten.

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 4. Februar 2005 um 15:24**

Zitat von Borko38

... Eine Nachrüstung koste im Durchschnitt 500 Euro, sagte ein VW-Sprecher in Wolfsburg. ...

Hinzu kommen aber bestimmt noch die Einbaukosten. Wenn ich mich dafür entscheide, den Golf noch länger zu fahren, werde ich auf jeden Fall nachrüsten. Mal schauen, wann VW liefern kann. Herbst wird das bestimmt!

Thomas

---

### **Beitrag von „hrohunter“ vom 4. Februar 2005 um 16:31**

Zitat von Thomas TDI

Was ist denn daran nicht sinnvoll? Hat doch trotz der damaligen Skeptiker und Bedenkenträger mit dem Kat auch geklappt. Ich möchte nicht wissen, wie die Luft bei uns ohne diese Maßnahmen wäre. Wenn's halt mit der Einsicht nicht klappt, muss die Politik nachhelfen (was sie übrigens häufig auch tut, wenn's eigentlich nicht nötig wäre - hier aber finde ich es oK).

Thomas

Hi Thomas TDI,  
ich muss doch nochmal auf deinen Zug vom Sinn und Un-Sinn aufspringen. Sicher (und ich bin

auch voll dafür) müssen Diesel und Benziner 'nen Kat haben, keine Frage. Nur muss eine Förderung für die teurere Technik, die Nachrüstbarkeit für alle machbar sein. Wir sollten nicht von uns ausgehen, die sich 'nen "50000-Euronen-Schlitten" leisten (werden. Noch habe ich ihn ja leider nicht). Gerade hier bei uns in MeckPomm gibts genug, für die ein neues Auto mit "sauberer Technik" unerreichbar bleibt, die sich immer einen Gebrauchten kaufen (müssen). Nur die hatten und haben meist wegen fehlender "Umweltfreundlichkeit" höhere Steuersätze. Und das Politiker auch in Sachen Umwelt mal falsch "nachhelfen", sieht man an unserem Steinkohlekraftwerk in Rostock, das 1994 (!) in Betrieb ging. Du musst mal sehen, wieviel Kohle die da durch den Schlot jagen. PS: Eure Politiker in Hannover und die in Kiel hatten unseren "Stinker" der erst in den Ländern gebaut werden sollte, abgelehnt. Gut 'ne !?!

Gruß aus dem Norden

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 4. Februar 2005 um 20:55**

Sicher ist ein Neuwagen nicht für jeden erschwinglich. Das ist aber m.E. noch ein Grund mehr, möglichst schnell die Filter flächendeckend einzuführen. Umso schneller gibt es nämlich dann auch Gebrauchtwagen mit dieser Technik.

Thomas

---

### **Beitrag von „Thanandon“ vom 9. Februar 2005 um 20:22**

Während Volkswagen beim Golf und dem neuen Passat Rußfilter nur gegen Aufpreis anbietet, können Besitzer älterer Wolfsburger Dieselmodelle ihre Fahrzeuge bald mit Rußpartikelfiltern nachträglich ausrüsten lassen.

vwd WOLFSBURG. „Für alle Konzernmarken gibt es nun ein Nachrüstkonzept“, sagte ein Unternehmenssprecher am Donnerstag auf Anfrage. „In den nächsten Wochen“ werde es „für die ersten Modelle“ ein entsprechendes Angebot geben, im Laufe des Jahres dann für sämtliche im Markt befindlichen Fahrzeuge des Konzerns. Durchschnittlich werde der Preis für den Filter bei 500 Euro liegen. Die exakten Kosten der Nachrüstung seien aber abhängig vom jeweiligen Modell.

Kürzlich hatte die Bundesregierung eine steuerliche Förderung von Fahrzeugen mit Diesel-Rußfiltern vorgeschlagen, die bereits rückwirkend für 2005 gekaufte Fahrzeuge gelten soll. Den entstehenden Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer von 1 bis 1,5 Mrd. Euro in den Jahren 2006 und 2007 stünden beachtliche Mehreinnahmen der Länder gegenüber, die durch die Verschiebung von Benzin- und Dieselfahrzeugen im Kfz-Bestand entstünden. Die steuerliche Förderung von Altfahrzeugen mit der Filtertechnik mit 250 Euro und bei Neufahrzeugen mit 350 Euro war vom Verkehrsclub Deutschland allerdings als zu gering bezeichnet worden.

VW will bei seinem in wenigen Wochen neu erscheinenden Modell Passat den Rußfilter weiterhin nur als Option anbieten, für die ein Aufpreis zu zahlen ist. Bereits für die jetzige Modellgeneration werde der Filter angeboten, allerdings wolle nur rund jeder zehnte Kunde auch den Filter zusätzlich erwerben, sagte der Sprecher. Ab Frühsommer solle auch für das wichtigste Konzernmodell Golf der Rußpartikelfilter lieferbar sein. Für die Modelle Touareg und Phaeton bietet VW die Filter kostenlos an.

[URL=<http://www.handelsblatt.com/pshb/fn/relhbi...ot/0/index.html>]Quelle[/URL]

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 9. Februar 2005 um 20:27**

Zitat von Thanandon

.... Für die Modelle Touareg und Phaeton bietet VW die Filter kostenlos an.



Darauf bin ich echt gespannt.

:trinken  
andreas

---

### **Beitrag von „Thomas TDI“ vom 9. Februar 2005 um 20:52**

Hallo Andreas,

damit sind die Neuwagen gemeint! Für die Nachrüstung wirst du ganz bestimmt etwas bezahlen müssen. Und ich tippe mal darauf, dass der Betrag die angegebenen 500 EUR

übersteigen wird.

Thomas

---

### **Beitrag von „andreas“ vom 9. Februar 2005 um 20:58**

Zitat von Thomas TDI

damit sind die Neuwagen gemeint! Für die Nachrüstung wirst du ganz bestimmt etwas bezahlen müssen. Und ich tippe mal darauf, dass der Betrag die angegebenen 500 EUR übersteigen wird.

Das ist mir schon klar, würde ich aber sofort machen lassen.  
Freue mich trotzdem für die, die das Teil zukünftig serienmäßig dran bekommen. Hat mein nächster dann ja auch. 😊

Gruß  
andreas

---

### **Beitrag von „Borko38“ vom 10. Februar 2005 um 17:42**

Hi,  
wenigstens gibt es dann auch eine Lösung vom Hersteller, der Rest des Marktes wartet ja teilweise noch mit der Begründung des "Abwartens auf den Länder-Steuerentscheid".....ob wir da nicht noch lange warten müssen.... 😊

Gruß  
borko

---

### **Beitrag von „Fat Frank“ vom 10. Februar 2005 um 17:51**

Hugh,

das hat mir der Service gemailt:

Sehr geehrter Herr Prellwitz,

vielen Dank fuer Ihre E-Mail.

Es wird fuer alle Volkswagen Dieselfahrzeuge eine Nachruestloesung geben. Fuer die ersten Modelle in den naechsten Wochen. Ein konkreter Einsatztermin und weitere technische Informationen liegen uns derzeit leider noch nicht vor.

Fuer weitere Fragen und Wuensche stehen wir Ihnen jederzeit unter der Rufnummer 0800-VW-VIP-SERVICE (0800-898477378) zur Verfuegung.

Mit freundlichen Gruessen  
Ihre Volkswagen Kundenbetreuung

Das ist ein bissi mager nicht wahr?

Gruß

Frank

---

### **Beitrag von „Heinz“ vom 10. Februar 2005 um 17:54**

Diesen Satz

Zitat von Fat Frank

(...)Es wird fuer alle Volkswagen Dieselfahrzeuge eine Nachruestloesung geben. Fuer die ersten Modelle in den naechsten Wochen. Ein konkreter Einsatztermin und weitere technische Informationen liegen uns derzeit leider noch nicht vor.

(...)

hätte man auch kürzer und verständlicher schreiben können:

*Wir haben leider keine Ahnung und wissen von nichts.*

gruß

Heinz