

**Zeitschrift:** Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES

**Herausgeber:** Schweizerische Energie-Stiftung

**Band:** - (2002)

**Heft:** 3: Klima-Pakt mit der Wirtschaft : warme Luft!

**Artikel:** Dieselstrategie ist kein Königsweg

**Autor:** Paschotta, Rüdiger

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-586948>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Dieselstrategie ist kein Königsweg

Die einen feiern den Dieselmotor als geniales Mittel zur CO<sub>2</sub>-Mindereung, die anderen verteufeln ihn. Was ist von einer «Diesel-Strategie» zu halten? Der Physiker Dr. Rüdiger Paschotta wägt Vor- und Nachteile ab und zeigt, worauf es ankommt.

**Von Dr. Rüdiger Paschotta,  
Physiker an der ETH Zürich**

Der Streit für und wider den Dieselmotor flammt seit Jahren immer wieder auf. Soll man nun ein Diesel-Auto kaufen, um klimaschädliches CO<sub>2</sub> zu vermeiden? Oder hiesse dies, ein wenig CO<sub>2</sub> durch gefährlichen Russ zu ersetzen? Wie soll man politische Vorstösse für eine «Diesel-Strategie» beurteilen?

## Vergleich des CO<sub>2</sub>-Ausstosses

Gegenüber Benzinmotoren zeichnen sich Dieselmotoren durch einen ca. 25 % niedrigeren Treibstoffverbrauch aus. Dies liegt etwa zur Hälfte an der besseren energetischen Effizienz, zur anderen Hälfte aber einfach daran, dass Dieseltreibstoff pro Liter ca. 13 % mehr Energie enthält. Auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss ist pro Liter Diesel ca. 13 % höher, so dass trotz des grossen Verbrauchs-Vorteils der CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro gefahrenem Kilometer nur rund 10–15 % niedriger liegt als beim Benzin-Auto. Immerhin, es bleibt ein Vorteil.

Komplizierter ist der Vergleich der Schadstoffe (siehe Tabelle). Gegenüber dem Benzin-Motor ohne Katalysator emittiert der Dieselmotor wesentlich weniger Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Kohlenmonoxid (CO) und unverbrannte Kohlenwasserstoffe. Bei heutigen Benzin-Motoren werden diese Schadstoffe jedoch durch den (geregelten) Drei-Wege-Katalysator stark reduziert, was beim Diesel so nicht funktioniert. Mit dem Kat-Benziner verglichen emittiert der Dieselmotor mehr NO<sub>x</sub>, aber immer noch weniger CO und Kohlenwasserstoffe. Das Problem jedoch liegt beim viel höheren Ausstoss von Russelchen, die für die Atemwege schädlich sind und sogar im Verdacht stehen, krebsverregend zu sein. Mit verbesserten Motoren und mit sehr schwefelarmem Dieseltreibstoff, der in den nächsten Jahren hoffentlich eingeführt wird, lässt sich der Russ-Ausstoss deutlich redu-

zieren. Gründlich löst das Problem bisher jedoch nur ein Russfilter. Ein solcher wird bisher erst in einem Oberklasse-Modell von Peugeot angeboten, während er bei anderen Herstellern gar nicht erhältlich ist. Das Russ-Problem ist also technisch lösbar, aber in der Praxis bisher meist ungelöst.

Sehr hohe Emissionen haben die meisten Motoren übrigens nach dem Kaltstart – vor allem Benzinmotoren, deren Katalysator im kalten Zustand unwirksam ist. Vor allem im Stadtverkehr bleibt dies ein Problem – selbst für Motoren, die die strengsten heutigen Abgasgrenzwerte einhalten.

## Worauf es ankommt

Wir haben gesehen, dass Benzin- und Dieselmotoren im ökologischen Vergleich ähnlich abschneiden, sobald das Russ-Problem gelöst wird. Vergessen wird aber oft, dass Verbrauch und Schadstoff-Ausstoss stark vom Fahrzeuggewicht abhängen. Die heute leider auch für reinen Strassen-Einsatz sehr populären schweren Geländewagen verbrauchen meist weit mehr als Klein- oder Mittelklassewagen. Vor allem im Stadtverkehr sind die Unterschiede enorm. Wichtig ist ferner die Fahrtechnik: Ein guter Fahrer kann ohne weiteres einen 20 % niedrigeren Verbrauch erzielen als ein nicht speziell geschulter Durchschnittsfahrer. Zu guter Letzt zählt natürlich, ob man das Auto nur dort einsetzt, wo es nötig ist, oder es ohne Not

dem öffentlichen Verkehr vorzieht und insbesondere auch für kürzeste Strecken einsetzt. Wer Letzteres tut, womöglich noch mit ungünstigem Fahrstil, kann das mit dem besten Dieselmotor niemals ausgleichen!

## Ist eine «Diesel-Strategie» sinnvoll?

Kürzlich wurde auch vom Ständerat gefordert, den Dieseltreibstoff zu verbilligen, um damit den Anteil der Dieselfahrzeuge zu erhöhen, so den Verbrauch zu verringern und damit auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Dabei ist klar, dass eine solche Strategie wenig bewirken kann. Im Gegenteil würde eine Verbilligung des Dieseltreibstoffs die Sparbemühungen untergraben, insbesondere auch den Lkw-Verkehr noch weiter begünstigen und somit womöglich eher das Gegen teil der angestrebten CO<sub>2</sub>-Reduktion bewirken. Solche Vorstösse mögen die Lkw-Lobby freuen. Umweltprobleme löst man so aber nicht.

Wenn das Russ-Problem in den nächsten Jahren gelöst wird, erscheint der Dieselmotor dem Benzinmotor ökologisch gesehen in etwa ebenbürtig. Be züglich CO<sub>2</sub> hat er einen gewissen Vorteil, bei anderen Schadstoffen Nachteile. Trotzdem ist eine Diesel-Strategie mit Sicherheit kein ökologischer Königsweg – vor allem nicht, wenn eine Treibstoff-Verbilligung dazu gehören soll. Wer die Probleme wirklich angehen möchte, setzt sich dafür ein, dass kleinere und effizientere Fahrzeuge eingesetzt werden, und dies nur dort, wo es sinnvoll ist. Und allein schon eine bessere Fahrtechnik bringt mehr als die Umstellung auf Diesel. □

Schadstoff	Benzinmotor		Dieselmotor	
	ohne Kat	Mit 3-Wege-Kat	ohne Russfilter	mit Russfilter
Stickoxide	–	+	o	o
Kohlenmonoxid	–	+	+	+
Kohlenwasserstoffe	–	+	+	+
Russelchen	+	+	–	+

**Vergleich der typischen Schadstoff-Emissionen von Benzin- und Dieselmotoren: + = günstig, o = mittelmässig, – = ungünstig. Die Bewertungen gelten nur für den warmen Motor; nach dem Kaltstart ist v. a. der Benzinmotor wesentlich unsauberer. Der ca. 10 bis 15 % niedrigere CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Dieselmotors ist nicht berücksichtigt.**