



Gibt es weitere Maßnahmen, die Situation in Ballungsgebieten zu verbessern?

■ Ja. Die kommunale Verkehrspolitik ist im Hinblick auf Maßnahmen zur Luftreinhaltung gefordert. Grüne Welle und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss bringen eine Reduktion der Stickoxidemissionen um fast ein Drittel. Darüber hinaus sollten Anreize geschaffen werden, zunächst etwa Busse des öffentlichen Personennahverkehrs, Taxis, städtische Fuhrparks sowie Zustell- und Kurierfahrzeuge auf lokal emissionsfreie Antriebe umzustellen. Derartige Maßnahmen zu fördern ist viel sinnvoller und effektiver, als mit einer undifferenzierten, breit streuenden Verbotsregelung Millionen von Fahrzeugbesitzern faktisch zu enteignen. Denn die meisten Privatautos werden etwa von Pendlern morgens ein paar Kilometer in die Stadt hinein- und abends wieder hinausbewegt.

In der Silvesternacht 2016 sind etwa 15 Prozent der jährlichen Feinstaubemissionen des gesamten Straßenverkehrs in die Luft gejoint worden.

Warum sind allgemeine Fahrverbote keine Lösung?

■ Viele Arbeitnehmer und Pendler sind auf ihr Auto angewiesen, ganz zu schweigen von Mitarbeitern im Außendienst. Autofahrer brauchen Rechtssicherheit für das uneingeschränkte Benutzen ihrer Fahrzeuge. Nach der Immobilie ist das Auto die teuerste, oft mühsam zusammengesparte private Anschaffung. Gefordert ist eine Politik mit Augenmaß, die neben berechtigten Umwelanliegen auch die Mobilitätsbedürfnisse der Steuerzahler berücksichtigt.

Mit freundlicher Empfehlung von Ihrem Meisterbetrieb der Kfz-Innung:

Herausgeber:
Wirtschaftsgesellschaft des
Kraftfahrzeuggewerbes mbH
Bonn

Im Auftrag:
Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Mohrenstraße 20/21
10117 Berlin

www.kfzgewerbe.de

Fotos: ProMotor/T. Volz, iStock/gehringj

© Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.



Der Diesel hat Zukunft

Argumente für eine
moderne, effiziente Antriebsart



Wir können Auto.



Wir können Auto.



Der Diesel hat Zukunft

Diskussionen um Fahrverbote von Diesel-Fahrzeugen in Städten und Ballungsräumen verunsichern die Autokäufer. Macht es Sinn, sich beim Neufahrzeug für einen Dieselantrieb zu entscheiden? Klare Aussage: Ja! Moderne Euro 6-Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor entsprechen der zurzeit strengsten Abgasnorm, sind sparsam und effizient und tragen zur weiteren Verminderung von Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen bei. Und der Diesel ist unverzichtbar zum Erreichen der strengen CO₂-Ziele der EU-Kommission. Nachfolgend geben wir Antworten auf Fragen zum Diesel, zu Emissionen und möglichen Maßnahmen zu deren Reduzierung.

Wie viele Diesel-Pkw gibt es in Deutschland?

Der gesamte Pkw-Bestand in Deutschland umfasst rund 46 Millionen Fahrzeuge. Rund ein Drittel davon (15,1 Mio.) sind Diesel-Pkw. Heute ist schon knapp jeder fünfte Diesel-Pkw im Bestand ein Euro 6-Fahrzeug.

Welche Vorteile hat der Diesel?

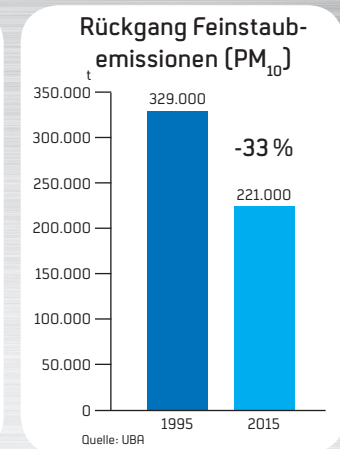
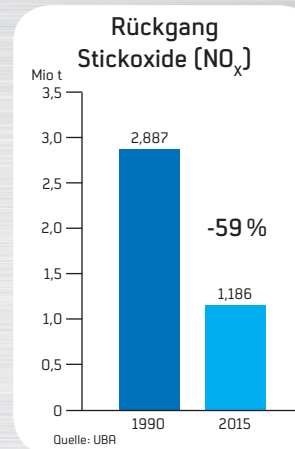
Er ist sparsam und effizient und hat deshalb insbesondere Vorteile für Vielfahrer. Bei einigen Schadstoffemissionen ist der Diesel bereits gleich gut oder besser als der Ottomotor. Das gilt für Feinstaub, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid. Beim Klimagas CO₂ (Kohlendioxid) liegt der Ausstoß eines Diesels um rund 20 Prozent unter dem eines Benziners. Bei sinkendem Zulassungsanteil von Dieselfahrzeugen wird der ab 2020 geltende Grenzwert von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer kaum einzuhalten sein.

Wer verursacht Feinstaubemissionen?

Den Straßenverkehr allein für die Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden verantwortlich zu machen ist unredlich. So tragen Industrie und Landwirtschaft zusammen die Verantwortung für rund 65 Prozent des Feinstaubausstoßes, der Straßenverkehr lediglich zu rund 14 Prozent. Außerdem darf man die positive Gesamtentwicklung bei den Emissionen nicht außer Acht lassen: So ist der Feinstaubausstoß laut dem Umweltbundesamt (UBA) in den vergangenen 20 Jahren bundesweit um über 100.000 Tonnen und damit um über 30 Prozent zurückgegangen.

Wie steht es um Stickoxid-Emissionen?

Bei den Stickoxiden (NO_x) liegt der Rückgang laut dem Umweltbundesamt im Zeitraum von 1990 bis 2015 bei mehr als 1,7 Millionen Tonnen oder 59 Prozent. Auch der Anteil der Messstationen in Deutschland, an denen der Grenzwert für Stickstoffdioxid überschritten wurde, geht seit 2010 stetig zurück. (2010: 70 %, 2015: 57 %). Mit weiter fortschreitender Verbesserung der Dieselmotor- und der Abgasnachbehandlungssysteme wird der Anteil bei der Emission von Stickoxiden immer geringer.



Ist die Nachrüstung älterer Diesel möglich?

Im Prinzip ja, erste Tests mit Nachrüst-Lösungen zeigen, dass es funktioniert. Aus der Automobilindustrie hört man Stimmen, die sich für Software-Lösungen aussprechen. Wichtig ist: Wir brauchen ein Anreizsystem, das zum einen Hersteller und Automobilzulieferer dazu bringt, solche Nachrüstlösungen zu entwickeln und marktreif zu machen. Zum anderen benötigen aber auch die Autofahrer einen Motivationsschub zum Mitmachen. Das Kfz-Gewerbe steht bereit, Nachrüstlösungen auf Grundlage gesetzlicher Vorgaben umzusetzen.

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 47, Abs. 4 BImSchG) ist festgelegt, dass Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte dabei beachtet werden.