Unwillkommene Wahrheiten: „Luftqualität in Städten immer besser“

Ein Jahr nach dem Nationalen Forum Diesel zieht Bernhard Mattes, Präsident des Verbands der Automobilhersteller (VDA), heute eine positive Bilanz der Maßnahmen, die 2017 beschlossen wurden. „Die Luftqualität in Städten wird immer besser“, sagt Mattes. Fakt sei, die Stickoxidemissionen des Straßenverkehrs seien seit 1990 um rund 70 Prozent gesunken, obwohl die Verkehrsleistung im gleichen Zeitraum um 50 Prozent zugenommen habe. Von flächendeckenden Fahrverboten könne angesichts der positiven Entwicklung keine Rede mehr sein, stellt Mattes fest.

Bei fünf oder sechs Städten müsse noch intensiv gearbeitet werden, meint Mattes. Dafür seien wirkungsvolle Maßnahmenpakete nötig, etwa neue Busse und Taxen, mehr Effizienz beim Parksuchverkehr durch Digitalisierung sowie die Grüne Welle. Auch von der berüchtigten Messstation ‚Neckartor‘ in Stuttgart berichtet Mattes deutliche Verbesserungen: 2017 sank der Jahresmittelwert dort gegenüber 2016 um neun Prozent. Die Anzahl der Überschreitungsstunden sank sogar um 91 Prozent auf nur noch drei, und im ersten Halbjahr 2018 auf null Stunden. Der Grenzwert von 18 Stunden wurde also eingehalten.

Die Stundengrenzwerte für Stickoxide (200 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft) werden bereits in allen Städten eingehalten. Auch die Zahl der Städte, die noch höhere Jahresmittelwerte aufweisen, habe sich reduziert, berichtet Mattes. Durch weitere verkehrliche Maßnahmen kann auch in den verbliebenen 17 Städten mit Grenzwerten über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft die Luftqualität verbessert werden. Elf weitere Städte sind kurz davor, die Ziellinie zu erreichen.

„Bei den auf dem Dieselgipfel vereinbarten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in Städten – Software-Updates, Umstiegsprämien, Mobilitätsfonds - kommen wir gut voran“, sagt Mattes. Den besten Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität sieht er in einer raschen Erneuerung des Pkw-Bestandes. Allein 2017 kamen 1,1 Millionen moderne Euro-6-Diesel auf die Straße, fast ebenso viele ältere Diesel gingen aus dem Bestand. Weit über 2,5 Millionen ältere Diesel-Pkw deutscher Konzernmarken haben inzwischen ein Software-Update erhalten. Dadurch sinkt die Stickoxidemission je Fahrzeug im Schnitt um 25 bis 30 Prozent. Für weitere gut 1,3 Millionen Fahrzeuge liegen Anträge vor, die noch vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt werden müssen.

Die Umstiegsprämien der deutschen Hersteller wurden vom Kunden gut angenommen, über 200 000 haben bereits davon Gebrauch gemacht, berichtet Mattes. Außerdem beteiligten sich die deutschen Hersteller am Mobilitätsfonds der Bundesregierung, mit dem umweltfreundliche Verkehrskonzepte in den Städten vorangebracht werden sollen. Die Verträge dafür seien unterzeichnet, das Geld stehe bereit und werde in den nächsten Haushalt einfließen. Mattes weiter: „Leider haben sich die Importeure bislang nicht zu einer Beteiligung an dem Fonds durchringen können. Damit bleibt ein erheblicher Teil des Diesel-Markts in Deutschland bei der Finanzierung von Luftreinhaltemaßnahmen in Städten außen vor.“

„Der moderne Diesel ist nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung. Wir Deutschen sind in dieser Technologie führend, unsere Wettbewerber wissen, dass sie uns hier nicht überholen können.“ Die deutsche Automobilindustrie – so Mattes – verfolge konsequent ihre ‚Fächerstrategie‘, die alle Antriebsarten umfasst – neben Benziner und Diesel auch Plug-in-Hybride, rein batterieelektrische Antriebe, Gasantriebe, Wasserstoff und

Brennstoffzelle – und um CO2-neutrale E-Fuels ergänzt wird. „Allein bis zum Jahr 2020 investieren die deutschen Hersteller 40 Milliarden Euro in alternative Antriebe," rechnet Mattes vor. Die Industrie verdreifache bis dahin ihr Angebot an E-Autos auf über 100 Modelle. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel

Bernhard Mattes.

Foto: Ford