

VDA kritisiert Brüssels Diesel-Politik

Die EU-Kommission hat der Bundesregierung vorgeworfen, die durch die EU-Luftqualitätsrichtlinie vorgegebenen Stickstoffdioxid-Luftgrenzwerte (NO₂) in 29 Gebieten im Bundesgebiet nicht einzuhalten. Hauptursache seien laut Brüssel der in den vergangenen Jahren gestiegene Anteil von Diesel-Pkw am Bestand sowie angeblich hohe Stickoxid-Emissionen im Straßenverkehr. Die Maßnahmen Deutschlands zur Erreichung der Grenzwerte seien unzureichend. Nach Angaben des Umwelt-Bundesamtes (UBA) wird der Stickoxid-Jahresmittelwert 2014 jedoch an 75 Prozent der 498 Messstellen eingehalten, betont der Verband der Automobilindustrie (VDA).

Deutschland hat die Stickoxid-Emissionen (NO_x) nach Angaben des UBA von 1990 bis 2013 um 56 Prozent gesenkt. Beim Straßenverkehr waren es sogar über minus 70 Prozent – trotz mehr gefahrener Kilometer. Seit dem Jahr 2000 wurden die Stickoxid-Emissionen neu zugelassener Diesel-Pkw im von der EU vorgeschriebenen Messverfahren bereits um 84 Prozent reduziert. Dadurch wurde die Luftqualität stetig verbessert und war seit Beginn der Messung noch nie so gut. Dies wird auch von der EU-Kommission anerkannt.

Die von der EU-Kommission angegebenen Überschreitungen im Zeitraum 2010 bis 2013 beziehen sich auf die extrem anspruchsvollen NO₂-Grenzwerte der Europäischen Luftqualitäts-Richtlinie 2008/50/EG. Nach Untersuchungen von Bosch erzeugen Diesel-Pkw rund zehn Prozent der Stickoxidemissionen in Deutschland. Weitere Faktoren außerhalb des Straßenverkehrs sind z. B. Energiegewinnung (27 %) und Haushalte (11 %).

Daraus gehe klar hervor, dass sich die EU-Kommission mit ihrer Kritik am Diesel-Pkw das falsche Ziel gewählt hat, stellt der VDA fest. Die in den Raum gestellten drei Maßnahmen – Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge in städtische Gebiete, höhere Besteuerung des Diesel, Einführung eines schärferen Messverfahrens, das die Schadstoffemissionen des Autos nicht nur auf dem Rollenprüfstand, sondern bei Fahrten im realen Straßenverkehr protokolliert (Real Driving Emissions, RDE) – seien nicht geeignet, die Situation weiter zu

verbessern: Einfahrverbote für alte Diesel-Pkw existieren bereits als Umweltzone in allen Städten, eine höhere Besteuerung des Diesel belaste den Autofahrer und schade bei der CO₂-Reduktion, und RDE wird von der europäischen Automobilindustrie bereits mit ihren technischen Experten seit nunmehr vier Jahren aktiv unterstützt.

Dennoch sei es der europäischen Bürokratie nicht gelungen, einen sachgerechten, praktikablen und anwendbaren Vorschlag zu unterbreiten, meint der Automobilverband. Ein erster Entwurf vom Oktober 2014 fand jedenfalls bei den EU-Mitgliedsstaaten keine Mehrheit. Die Automobilindustrie arbeite weiter eng mit den Behörden zusammen, um RDE noch im laufenden Jahr zu verabschieden.

Ohne den modernen Diesel wäre die Klimawirkung des Verkehrs – bezogen auf die Pkw-Neuzulassungen und deren CO₂-Emissionen – um zehn Prozent oder 13 Gramm CO₂ höher, erklärt der VDA.

Um auch am letzten Viertel der Messstellen in Deutschland für saubere Luft zu sorgen, müsse daher zunächst der Verkehrsfluss gleichmäßiger gestaltet werden („Grüne Welle“), fordert der Verband. Die Stickoxidemissionen heutiger Fahrzeuge sei im Stop-and-Go sowie im Stau am höchsten. Ein wesentlicher Stellhebel zur Verbesserung der Luftqualität sei zudem die generelle Erneuerung des Fahrzeugbestands in Deutschland. (ampnet/nic)

VDA

Verband der
Automobilindustrie
