

Studie: Euro-6-Diesel tragen zur NOx-Reduzierung bei

Aktuell gibt es Vertragsverletzungsverfahren wegen der Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte gegen eine ganze Reihe von EU-Ländern - darunter auch Deutschland. Dabei spielen Diesel-Fahrzeuge eine relevante Rolle, wenn auch nicht die alleinige. Dank leistungsstarker Partikelfilter stoßen Diesel-Pkw seit etlichen Jahren so gut wie keinen Feinstaub mehr aus, betont der Verband der Automobilindustrie (VDA). Während moderne Euro-6-Diesel nahezu keine Partikelemissionen mehr aufweisen, sind sie bei deutlich älteren Pkw noch hoch. Diese Fahrzeuge dürfen daher in vielen Städten auch nicht in die Umweltzonen fahren.

Die Stickoxidemissionen (NOx) des deutschen Straßenverkehrs gingen seit 1990 um mehr als 70 Prozent zurück – trotz einer von 1990 bis heute um etwa die Hälfte gesteigerten Verkehrsleistung. Nach Angaben des Umweltbundesamtes sind Diesel-Pkw für rund ein Zehntel der Stickoxid-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Bei Messstellen, die direkt an Straßen stehen, kann der Wert auch höher sein.

Für die Reduktion der Stickoxid-Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität können Euro 6-Fahrzeuge ihren Beitrag leisten. Eine weitere deutliche Minderung wird das Real Driving Emissions-Verfahren (RDE) bringen, das erstmals die Schadstoffemissionen von neu zugelassenen Fahrzeugmodellen auch auf der Straße misst und begrenzt. Zu diesem Ergebnis kommt eine aktuelle Studie, die das Aachener Forschungsinstitut AVISO in Zusammenarbeit mit der TU Graz und dem Heidelberger Umweltinstitut Ifeu erstellt hat. Für die Studie im Auftrag des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) und in Abstimmung mit den Bundesministerien für Umwelt (BMUB) und Verkehr (BMVI) sowie dem Umweltbundesamt (UBA) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurden drei Messstellen in Deutschland untersucht, darunter auch die höchstbelastete Messstelle in Deutschland – das Neckartor in Stuttgart.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Luftqualitätsüberschreitungen durch die steigende Marktdurchdringung mit Euro 6 und RDE gelöst werden. Bereits der „natürliche“ Flottenaustausch reduziert bis 2020 die Luftwerte von NOx um 17 Prozent,

das heißt, Messstellen, die heute im Jahresmittelwert auf 48 Mikrogramm pro Kubikmeter liegen, erfüllen alleine dadurch den Grenzwert von $40\mu\text{g}/\text{m}^3$. Der moderne Euro 6-Diesel, so betont der VDA, sei sauber und effizient. Er reduziere den NO_x-Ausstoß gegenüber seinen Vorgängern sowohl im Grenzwert als auch auf der Straße um etwa zwei Drittel. Ein heutiger Diesel habe eine rund 98 Prozent geringere Stickoxid-Emission als Anfang der 1990er-Jahre. Dank der Clean-Diesel-Technologie seien die NO_x-Emissionen der Diesel-Pkw seit dem Jahr 2000 bis zur heutigen Euro-6-Norm im Prüfzyklus um 84 Prozent gesenkt worden.

Der VDA fordert hingen Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Stauvermeidung. Sie seien kurzfristig umsetzbar und hätten große Wirkung: Eine „intelligente“ grüne Welle und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss haben laut Untersuchungen des ADAC und der TU München das Potenzial, die NO_x-Werte um fast ein Drittel zu senken. Damit würden bereits heute alle die Messstellen, die bis zu $57\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel erreichen, den EU-Jahresgrenzwert einhalten, rechnet der Branchenverband vor. Zudem sollten Busse und Taxis im städtischen Verkehr durch modernste Fahrzeuge ersetzt werden. Die derzeit begrenzte Stückzahl moderner Fahrzeuge, das hohe Durchschnittsalter und die hohe innerstädtische Laufleistung trügen entscheidend zu NO_x-Grenzwertüberschreitungen bei. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel

VDA

Verband der
Automobilindustrie
