

Die Dieselkrise und was man jetzt wissen sollte

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts sind innerstädtische Fahrverbote rechtlich ausnahmsweise möglich. Diese dürfen aber nur als letzte Möglichkeit und unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit angewandt werden, wenn anders die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte in der Luft nicht baldmöglichst eingehalten werden können. Die Begründung des Urteils steht aktuell noch aus.

Das ist die Sachlage



Das EU-Recht gibt zur Begrenzung einer Langzeitexposition für jegliche Person in der Außenluft einen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft als Jahresmittelwert vor. Außerdem gilt als Schadstoff-

grenzwert für eine Kurzzeitexposition ein Stundenmaximalwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der an höchstens 18 Tagen erreicht werden darf. Die Messmethoden sind von der EU detailliert vorgegeben. Ihre Einhaltung ist rechtlich zwingend und wird gerichtlich von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) eingeklagt.

Daneben gilt in Deutschland ein Arbeitsplatzgrenzwert für Industriearbeitsplätze von $950 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für gesunde Arbeitende an acht Stunden täglich und für maximal 40 Stunden in der Woche. Für reine Büroarbeitsplätze sind es $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Wochenmittelwert.

Der Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird in Köln an der Turiner Straße um 15% und am Clevischen Ring um gut 50% überschritten.

Was jetzt nicht geschehen muss

Keine Frage, die gesetzlichen Grenzwerte müssen eingehalten werden. Dafür müssen wirksame Maßnahmen ergriffen werden. Aber sie müssen verhältnismäßig sein. Dazu gehört auch, dass der Tausch vom Diesel zu Benzinern keine Lösung ist. Denn die deutlich höheren Emissionen von klimaschädlichem CO_2 werden uns mehr zu schaffen machen als die NO_x -Emissionen der dieselbetriebenen Fahrzeuge. Wer heute schreit, der Diesel ist dreckig und muss weg, wird morgen schreien: „Die Autos stoßen zu viel CO_2 aus. Sie müssen weg.“ Und selbst die neusten Benzinern mit Einspritzmotoren weisen hohe Feinstaubemissionen auf. Auch der Ersatz durch Elektroautos macht nur Sinn, wenn er auf die am meisten belasteten Städte konzentriert

Liebe Leserin, lieber Leser,

Deutschland hyperventiliert, diesmal wegen eines „Dieselskandals“. Tausende Todesfälle wegen Stickoxiden geistern durch die Medienlandschaft, und Schreckensbilder von durch Fahrverbote lahmgelegte Städte werden beschworen.

Was wir brauchen ist ein nüchterner Blick auf die tatsächliche Größe des Problems für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger und auf mögliche Lösungen. Das ist umso wichtiger, als die Konsequenzen für die Autoindustrie einen Industriezweig treffen, der von zentraler Bedeutung für den Wohlstand in Deutschland ist. Und damit sind nicht nur die Gewinne der Unternehmen gemeint, die zum größeren Teil die Zukunftsinvestitionen der Unternehmen finanzieren müssen. Damit sind eben auch Hunderttausende von Arbeitsplätzen betroffen. Da verbieten sich leichtfertige Diskussionen.

Mit dieser Sonderausgabe meines regelmäßigen BerlinBerichts möchte ich zur Versachlichung der Diskussion beitragen. Ich danke für Ihr Interesse grüße Sie vielmals

Ihr

Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Köln I

Meinen BerlinBericht können Sie auf meiner Seite karsten-moering.de bestellen. Er erscheint jeweils Samstags am Ende einer Sitzungswoche



wird. Denn aktuell werden noch 64% des Stroms in Deutschland konventionell erzeugt. Jeder Mehrverbrauch an Strom erhöht deshalb sofort die klimaschädlichen CO_2 -Emissionen, die bei seiner Erzeugung entstehen.

Auch die viel diskutierte „blaue Plakette“ ist kein wirksames Mittel. Sie könnte dagegen Grundlage für großflächige Fahrverbote sein. Das lehnt die Bundesregierung zu Recht als unverhältnismäßig ab. Außerdem wäre die Grenzziehung willkürlich, denn es gibt keinen quantitativen Zusammenhang zwischen der Einhaltung der Grenzwerte an den Hotspots und den Emissionswerten bestimmter Dieselfahrzeuge. Viele Ausnahmen von Fahrverboten wären zwingend, beispielsweise für Handwerker, lokale Lieferfahrzeuge, mobilitätseingeschränkte Personen, dieselbetriebene Baumaschinen und Anlieger; je mehr Ausnahmen, desto größer der Druck auf die restliche Fahrzeugflotte.



Warum Panik unangebracht ist

Mit vereinten Kräften wird von Anti-Auto-Aktivistinnen beschworen, wieviel vorzeitige Todesfälle auf das Konto von NOx gehen, angeblich zwischen 6.000 und 10.000 im Jahr. Um es klar zu sagen: es gibt keine Todesfälle wegen NOx. Bei den Zahlen handelt es sich um statistische Abschätzungen des Anteils, den NOx zusammen mit anderen Faktoren am Tod eines Menschen haben soll.

2016 starben in Deutschland 911.000 Menschen. 0,007% bis 0,01% davon wären demnach vorzeitig wegen NOx gestorben. Vorzeitig kann schon bedeuten, einen Tag früher als ohne NOx-Einfluss. Schauen wir vergleichsweise einmal einige andere Alltagsrisiken an. Todesfälle durch Rauchen: ca. 120.000 (Dt. Krebsgesellschaft), Todesfälle durch Alkohol auch in Kombination mit Tabak: ca. 74.000 (Hauptstelle f. Suchtfragen), Stürze: 12.900 (destatis), Suizide: 10.100 (destatis). Und dennoch hat sich die Lebenserwartung der Deutschen in der Periode 2014 bis 2016 um zwei Monate gegenüber der Periode 2013 bis 2015 erhöht (Stat. Bundesamt lt. FAZ . vom 26.3.18).

Welche Lösungsansätze es für Nachrüstungen gibt

Mit einer Softwarediagnose wollen die Autokonzern die NOx-Emission reduzieren. Das gelingt in einem noch nicht abschätzbaren Umfang, wenn die Abschaltautomatik für die Abgasreinigung weniger häufig eingesetzt wird. Die nach EU-Recht zulässige Abschaltung wurde von den Unternehmen mit der Begründung „notwendiger Schutz des Motors“ eingesetzt. Die Richtigkeit dieser Begründung unterstellt, kann der Einsatz der Abschaltautomatik deshalb nur in begrenztem Umfang erfolgen. Bis Ende des Jahres sollen fünf Millionen Fahrzeuge nachgerüstet sein.

Eine Nachrüstung mit AdBlue-Systemen (Harnstoff) ist technisch teilweise möglich, wegen der Kosten - vor allem auch bei



Moderne LKW haben seit einiger Zeit Systeme für Abgasnachbehandlung, Damit stoßen sie weniger NOx aus als die saubersten PKW. Das Bild zeigt ein SCR-Abgasreinigungssystem mit Harnstoffzufuhr der Firma Scania. (Bild: Scania)

älteren Fahrzeugen - ökonomisch aber nicht immer sinnvoll. Offen ist die Frage, wer die Entwicklungs- und Einbaukosten dafür trägt. Die Autohersteller weigern sich mit dem zutreffenden Hinweis, dass ihre Fahrzeuge, vielleicht mit Ausnahme von VW, den von der EU vorgeschriebenen Zulassungsbedingungen entsprechen haben. Unterstellt, solche Systeme wären vorhanden, stellt sich die Frage, ob die Kapazitäten der Vertragswerkstätten ausreichen, innerhalb vertretbarer Zeit solche Nachrüstungen in großem Um-

fang vorzunehmen. Und je länger die Umrüstung dauert, für entsprechend weniger der älter werdenden Fahrzeuge lohnen sich die Kosten noch. Entwicklung und Einbau sind jedenfalls für eine zeitnahe Lösung nicht geeignet.

Was jetzt geschehen muss

Seit 1990 sind die NOx-Werte um 59% zurückgegangen. Das ist weitgehend eine Folge technischer Verbesserungen an den Fahrzeugen. Die weitere Modernisierung der Fahrzeugflotte ist auch jetzt das effektivste Mittel zur Verringerung der Schadstoffe. Allerdings dauert das länger. Deshalb brauchen wir gezielte Maßnahmen, und zwar genau dort, wo die Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden. Dafür gibt es drei Ansätze: Reduzierung des Verkehrs im belasteten Gebiet, Umrüstung von solchen Fahrzeugen auf alternative Antriebe, die hauptsächlich in belasteten Gebieten unterwegs sind und intelligente Verkehrsführung durch Digitalisierung.

Dafür hat die Bundesregierung zusammen mit den Ländern ein Bündel von Maßnahmen geschnürt und mit öffentlichen Fördermitteln im Programm „Saubere Luft 2017 – 2020“ unterlegt. Dazu gehören beispielsweise Nachrüstungen von Dieseln mit Abgasnachreinigungssystemen, Beschaffung von Elektrobussen, Zuschüsse für E-Taxen und gewerblich genutzte E-Transporter, Umrüstung von Müllfahrzeugen, Erneuerung der kommunalen PKW-Flotte, Förderung des Radverkehrs, Elektrifizierung von Bahnstrecken, Förderung von Verkehrsrechnern zur Digitalisierung der Verkehrslenkung, Reduzierung von Parksuchverkehr durch Nachweissysteme für Parkplätze und vieles mehr. Daneben fördert der Bund weiterhin die Entwicklung alternativer Antriebe wie die Brennstoffzellentechnologie und die Entwicklung von „Power to X“, wobei X für Wasserstoff oder synthetisches Methan stehen kann, die beide für Verbrennungsmotoren geeignet sind und mit erneuerbarem Strom erzeugt werden können.

Perspektivisch wichtig bleibt aber auch der Klimaschutz und die dafür notwendige CO²-Reduzierung. Für Fahrzeugflotten will die EU den CO²-Ausstoß bis 2025 um 15% und bis 2030 um 30% gegenüber dem durchschnittlichen Fahrzeugflottenwert von 2021 senken. Das wird für die deutsche Autoindustrie ohne Diesel kaum zu schaffen sein. Denn bekanntlich hat ein Dieselmotor eine deutlich bessere CO²-Bilanz als ein Benzinmotor. Das gilt übrigens auch für die mit fossilem Gas betriebenen Fahrzeuge. Allein deshalb brauchen wir Dieselmotoren noch für viele Jahre. Wir müssen allerdings dafür sorgen, dass in den belasteten Gebieten in unseren Städten ihr Anteil entsprechend reduziert wird.

Impressum:

Sonderausgabe vom 29. März 2018

Herausgeber:
Bundestagsbüro Karsten Möring
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Tel.: 030/ 227-77611
Email:
karsten.moering@bundestag.de
Redaktion/ V.i.S.d.P.
Karsten Möring MdB

