
VDA rechnet mit zwölf bis 14 Prozent weniger NOx

Die heute vom Umweltbundesamt (UBA) vorgestellten Prognosen zur Verringerung der Stickoxidemissionen (NOx) im Straßenverkehr in Deutschland liegen mit den VDA-Berechnungen auf einer Linie. Nach Analysen des Verbands der Automobilindustrie (VDA) können die Software-Updates von Euro-5- und Euro-6-Diesel-Pkw eine NOx-Reduzierung von rund sieben Prozentpunkten leisten. Die Umstiegsprämien könnten bis zu zwei Prozentpunkte bringen. Eine weitere Verbesserung der Luftqualität wird durch die „natürliche Bestandserneuerung“ durch moderne Euro-6-Fahrzeuge erfolgen.

Im September tritt das Real Driving Emissions-Verfahren (RDE) in Kraft, das erstmals die Schadstoffemissionen von neu typgeprüften Pkw-Modellen auch auf der Straße misst und begrenzt. Je schneller mehr solcher Euro-6d-Fahrzeuge auf die Straße kommen, desto größer der Fortschritt für die Luftqualität.

Mit der Umsetzung aller drei Maßnahmen – Software-Updates, Umstiegsprämien und Bestandserneuerung – könnten die NOx-Emissionen im gesamten Straßenverkehr nach den VDA-Berechnungen bis Anfang 2019 um zwölf bis 14 Prozent im Vergleich zu 2017 sinken. Voraussetzung dafür ist, dass hier Industrie, Politik und Autofahrer an einem Strang ziehen. Damit bieten die auf dem Dieseltipp beschlossenen Maßnahmen ein Gesamtpaket, das bei breiter Umsetzung die Schadstoffbelastung vermutlich stärker reduzieren würde als Fahrverbote. So haben Modellrechnungen für Stuttgart ergeben, dass ein Fahrverbot an sogenannten Feinstaubalarmtagen eine NOx-Einsparung von neun Prozent zur Folge hätte.

Die Stickoxidemissionen des Straßenverkehrs sind laut VDA im Zeitraum 1990 bis 2015 in Deutschland um rund 70 Prozent zurückgegangen. Um die Luftqualität weiter deutlich zu verbessern und die Einhaltung der Grenzwerte in den betroffenen Städten sicherzustellen, reiche keine Maßnahme allein aus. Zusätzlich zum Engagement der Hersteller seien umfassende Maßnahmenpakete für die Luftreinhaltung nötig, meint der Branchenverband. Hinzukommen müsse eine bedarfsgerechte Infrastrukturpolitik in und außerhalb von Städten und Ballungsräumen sowie eine rasche Flottenerneuerung älterer Taxen und Busse. Zudem müssten die Potenziale der Digitalisierung in den Städten voll ausgeschöpft und der Verkehr weiter verflüssigt werden.

Es komme darauf an, die NOx-Emissionen in den Städten rasch zu senken. Dafür sei das Software-Update die richtige Maßnahme, es wirke vergleichsweise schnell und bei Millionen von Diesel-Pkw im Bestand. Die vielfach geforderte Hardware-Nachrüstung hingegen sei in der Breite technisch nicht umsetzbar, weil bei der Vielzahl der betroffenen Modelle der Platz für den Einbau eines SCR-Kats (Selective Catalytic Reduction) und des dazugehörigen Adblue-Tanks fehle. Zudem wäre eine Umsetzung langwierig, da Entwicklung und Erprobung sowie die zusätzlichen Typprüfungen mehrere Jahre dauern würden. Geeignete und gezielte Unternehmensmaßnahmen zur Flottenerneuerung sind nach Ansicht des VDA daher besser geeignet als Hardware-Instrumente. (ampnet/nic)

Bilder zum Artikel



Foto: