

Gemeinsame Pressemitteilung mit dem Bundesumweltministerium

Diesel-Pkw: Software-Updates reichen nicht aus für saubere Luft

Hendricks und Krautzberger: Umtauschprämie nur für saubere Fahrzeuge einsetzen

Die beim Dieselforum am 2. August beschlossenen Maßnahmen führen zu einer Senkung der Stickstoffdioxidbelastung in den deutschen Städten von bis zu sechs Prozent. Diese Senkung reicht in den meisten betroffenen Städten nicht aus, um den Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter einzuhalten, der in der EU zum Schutz der menschlichen Gesundheit gilt. Das ergeben Modellrechnungen des Umweltbundesamtes (UBA), die Bundesumweltministerin Barbara Hendricks in Auftrag gegeben hatte und heute der Öffentlichkeit vorstellte.

23.08.2017

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks: „Die Bevölkerung in den deutschen Städten hat ein Recht auf saubere Luft. Deshalb brauchen wir Maßnahmen, die zu einer raschen Senkung der Stickstoffdioxidbelastung führen. Der Dieseltipp war ein erster Schritt, dem dringend weitere und größere Schritte folgen müssen. Es kann nicht sein, dass sich einige Hersteller selbst vor Software-Updates drücken. Auch die Weigerung der Autoindustrie, sich mit technischen Nachrüstungen zu befassen, ist für mich nicht akzeptabel. Ich kann den Automobilherstellern nur raten, hier schnell Lösungen zu entwickeln. Eines muss dabei klar sein: Wie bei den Software-Updates sind auch bei den Hardware-Nachrüstungen die Hersteller verantwortlich. Und auch die Kosten hierfür müssen natürlich vollständig von den Fahrzeugherstellern getragen werden.“

UBA-Präsidentin Maria Krautzberger: „Dass die Luft in den Städten trotz Software-Update kaum spürbar besser wird, liegt ganz einfach am viel zu schlechten Ausgangsniveau der Fahrzeuge. Euro 5-Diesel ohne Update stoßen heute im Schnitt 906 Milligramm Stickstoffoxide pro Kilometer aus. Das ist fünfmal mehr als der Grenzwert von 180 Milligramm. Auch aktuelle Euro 6-Diesel ohne RDE stoßen sechsmal mehr Stickstoffoxide aus dem Auspuff aus als zulässig.“

Das Umweltbundesamt hat in Szenarien berechnet, wie sich die beim Dieselforum beschlossenen Software-Updates sowie die Umtauschprämien auf zwei beispielhaft gewählte Messstellen auswirken – die Landshuter Allee in München mit einer sehr starken Belastung von 80 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter sowie die Parcusstraße in Mainz mit einer mittleren Belastung von 53 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt. Im Ergebnis wirken sich Updates und

Prämien an stärker belasteten Straßen natürlich stärker aus als an weniger stark belasteten Standorten. In den wahrscheinlichsten Szenarien liegt die Minderung demnach etwa zwischen zwei Mikrogramm (Mainz) und fünf Mikrogramm (München).

Krautzberger: „Für fast 70 deutsche Städte reichen die Maßnahmen voraussichtlich nicht aus, um die Atemluft unter den Grenzwert von maximal 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid im Jahresmittel zu senken. Nur in rund 20 Städten, die derzeit knapp über dem Grenzwert liegen, werden die Beschlüsse des Diesel-Gipfels dazu führen, die seit 2010 geltenden EU-Grenzwerte endlich einzuhalten.“

Die von den deutschen Automobilherstellern angebotenen Software-Updates können die Stickoxid-Emissionen der gesamten Pkw-Flotte nach UBA-Schätzung um drei bis sieben Prozent senken – je nachdem, wie viele Besitzer das Update durchführen lassen (Annahme: zwischen 3,5 und 5 Millionen Fahrzeughalter) und je nachdem, wie viel das Update bringt (Annahme: zwischen 15 und 25 Prozent bezogen auf die Situation vor dem Update).

Die Wirkung der Umtauschprämie wird insgesamt geringer eingeschätzt als die der Software-Updates und dürfte je nach Annahmen zwischen null und zwei Prozent liegen. Deutlich höher wäre die Wirkung, wenn die Prämie nur für den Kauf sehr sauberer Fahrzeuge eingesetzt würde – und nicht für die Euro-6-Diesel, die die neuen Straßentests noch nicht erfüllen.

Hendricks: „Für die Umwelt ist es am besten, wenn die Prämie dazu motiviert, vor allem kleine und sparsame Autos zu kaufen. Autofahrer sollten beim Autokauf darauf achten, die Prämie für wirklich saubere Fahrzeuge einzusetzen. Das sind etwa Elektroautos, solche mit Hybrid- und Gasantrieb, sparsame Benziner oder modernste Diesel, die geringe reale Emissionen auf der Straße haben, wie sie die neuesten Emissionsvorgaben vorsehen. Das sollten sich die Käuferinnen und Käufer vom Hersteller bestätigen lassen.“

In den nächsten Wochen werden die beim Dieselforum vereinbarten Expertengruppen die Arbeit aufnehmen und weitere Maßnahmen entwickeln für einen zweiten Dieseltippel im Herbst.

Hendricks: „Die Bürgerinnen und Bürger können sich darauf verlassen, dass die Bundesregierung alles dafür tun wird, Fahrverbote zu vermeiden.“

Links

- Liste der Städte, die den NO₂-Jahresmittelwert überschreiten (http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/no2_belastung_2016_bf.pdf)
- Warum die Luftbelastung hoch ist trotz gesunkener NO₂-Emissionen (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/stickoxide-emissionen-gesunken-belastung-immer-noch>)
- Grenzwerte in Außenluft und am Arbeitsplatz (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/unterschied-zwischen-aussenluft>)

Dokumente

- Wirkung der Beschlüsse des Diesel-Gipfels auf die NO₂-Gesamtkonzentration (http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/dokumente/wirkung_der_beschluesse_des_diesel-gipfels_auf_die_no2-gesamtkonzentration.pdf)

Wir leben in einer Zeit von „Fast Fashion“. Wie sehr das günstige T-Shirt Mensch und Umwelt belastet und welche Lösungen es gibt, zeigt unser Erklärfilm.

Umweltbundesamt

Kontakt

*Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau*

*Telefon: +49-340-2103-0
Fax: +49-340-2103-2285
buergerservice@uba.de*

Quelladresse (abgerufen am 27.08.2017):

<http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/diesel-pkw-software-updates-reichen-nicht-aus-fuer>