Reinhaltung

Liebe Leserin, lieber Leser,

Stickoxid-Alarm in deutschen Ballungsräumen: Im Juni hat die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet, weil Grenzwerte zur Luftreinhaltung zu häufig überschritten werden. Im Juli unterlag das Land Hessen der Deutschen Umwelthilfe vor dem Verwaltungsgericht Darmstadt, weil es unzureichende Maßnahmen zur Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte in den hessischen Städten Limburg und Offenbach ergriffen hätte. Es besteht also Handlungsbedarf.

Denn Stickstoffoxide in der Luft schädigen laut dem Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung (SRU) die menschliche Gesundheit, bilden gemeinsam mit Ammoniak gesundheitsschädlichen Feinstaub und fördern die Bildung von Ozon. Die Experten des SRU stellen zudem fest, dass der übermäßige Eintrag von reaktivem Stickstoff erheblich die biologische Vielfalt reduziert.

Diese Probleme sollten schnell angegangen und gelöst werden, indem ein integrierter Luftreinhalteplan über alle Branchen hinweg erstellt wird. Dabei dürfen Verursacher wie Dieselfahrzeuge aber nicht als Buhmann dienen. Denn nach Untersuchungen von Bosch erzeugen Diesel-Pkw nur 10 % der Stickoxidemissionen in Deutschland. Weitaus größere Faktoren außerhalb des Straßenverkehrs sind nach Angaben des Verbands der Automobilindustrie (VDA) die Energiegewinnung (27 %) und Haushalte (11 %).

Die Umweltpolitik befasst sich zwar seit Jahrzehnten mit Einzelaspekten von NO_x . Aber bisher herrscht eher der Eindruck vor, dass sich Bund, Länder und Gemeinden gegenseitig den Schwarzen Peter zuschieben. Und der VDA streitet mit Umweltverbänden darum, wer die richtigeren Messdaten hat. Vielmehr aber

muss die gesamte Tragweite wahrgenommen werden. Eine koordinierte Strategie ist gefragt. Auch der Verkehr muss dazu seinen Beitrag leisten. Wie vom SRU gewünscht, sollten die europäischen Abgasnormen für Pkw, Lkw und mobile Maschinen, aber auch Schiffe weiterentwickelt werden – jedoch maßvoll.

Bleibt zu hoffen, dass das Ganze nicht ins Kontraproduktive kippt, denn mit den NO_x -Verbesserungen verschlechtern sich die CO_2 -Emissionen. Das würde genau den Falschen treffen, den Pkw mit Dieselmotor, denn ohne diesen wäre der Kohlendioxidausstoß schon heute 10 % höher. Gern diskutiert die ATZ-Redaktion mit Ihnen auf der IAA diese Problematik und andere Aspekte in Halle 4.1 am Stand C11 der Springer Fachmedien.

Michael Reichenbach

Dipl.-Ing. Michael Reichenbach
Stellvertretender Chefredakteur

Wir
entwickeln,
was bewegt.

IAV – Ihr Partner
für Automotive
Engineering

www.iauv.com