

EIKE - Europäisches Institut für Klima & Energie

Nicht das Klima ist bedroht, sondern unsere Freiheit!

Fahrverbot für Diesel?

24. April 2017 [Admin Energie 5](#)



von Willy Marth

In der Autostadt Stuttgart rumort es. Den Bewohnern der Landeshauptstadt „stinkt“, dass sie allenthalben von unsauberer Luft umgeben sind. Am stärksten in die Kritik geraten sind die Auspuffgase der älteren Dieselfahrzeuge, insbesondere die sogenannten Stickstoffdioxid (NO₂)-Emissionen. In den ersten zwei Monaten dieses Jahres gab es viele meteorologische Inversionslagen im Stuttgarter Talkessel, weshalb die behördlich festgelegten Grenzwerte für NO₂ sehr oft „gerissen“ wurden.

So oft, dass sich der baden-württembergische Verkehrsminister Franz Untersteller (der Partei der Grünen angehörend) zu der Drohung veranlasst sah, dass er bei Fortbestehen dieser Situation die Stuttgarter Innenstadt demnächst für ältere Dieselfahrzeuge- ohne *blaue Euro 6 Plakette* – sperren werde. Nach derzeitigem Stand wären von den 113.000 Dieselaautos in Stuttgart nicht weniger als 93.000 von einem Fahrverbot betroffen! (Unterstellers Chef, der Ministerpräsident Winfried Kretschmann, denkt jedoch wegen der heftigen Reaktionen bereits über eine Rücknahme dieser Ankündigung nach.)

Neben dem Stickoxid stehen auch die *Feinstaubemissionen* der meist betagten Diesel-PKW am Pranger. Der Dieselruß und die Dieselpartikel sind schon lange ein Feindbild der Lungenärzte und der Beatmungsmediziner. Aber beim Staub gibt es noch viele andere Quellen, beispielsweise den Reifenabrieb aller Autotypen und insbesondere die Holzöfen der Bürger bis hin zu den „Komfort“- Kaminen. Von letzteren soll es in Stuttgart mehr als 20.000 Anlagen geben, welche die Romantikgefühle ihrer Besitzer beflügeln. Weil diese nicht so ohne weiteres zu sanktionieren sind, beschränken sich die Behörden beim Feinstaub vorläufig auf Fahrverbote für die Autobesitzer. Ist einfacher.

Das Stickstoffdioxid: ein altbekanntes Problem

Stickoxide gelangen aus Dieselfahrzeugen vor allem in Form von Stickstoffmonoxid (NO) in die Atmosphäre, wo sie mit Sauerstoff zum giftigen Stickstoffdioxid (NO₂) reagieren. Dieses ätzende Reizgas kann Atemnot, Kopfweh und Herzbeschwerden auslösen. Bereits 1999 führte die Europäische Union (EU) dafür Grenzwerte ein, inklusive langer Übergangszeiten. 240 verkehrsnahen Messstellen wurden deshalb in Deutschland eingerichtet. Sie beweisen, dass die Dieselfahrzeuge mit 67 Prozent am gesamten NO₂-Austoß beteiligt sind, die Benziner nur mit 4 Prozent. An den Hauptverkehrsstraßen, z. B. am Stuttgarter Neckartor, werden seit fast 20 Jahren die NO₂-Grenzwerte drastisch überschritten. Geschehen ist dort seitdem nur wenig.

Inzwischen klagen die Bürger nicht nur verbal, sondern zunehmend vor den zuständigen Verwaltungsgerichten. Das Bayerische Verwaltungsgericht verlangte bis Ende des Jahres 2017 für München von den Behörden entsprechende Fahrverbote, falls andere Maßnahmen nicht wirken. Die Städte stehen vor einem Dilemma: auf der einen Seite gilt das Recht der Bürger auf saubere Luft, auf der anderen Seite gibt es die Ansprüche der modernen mobilen Gesellschaft mit Pendlern, Gewerbe und Besuchern. Die Hauptschuld an dieser Situation trägt jedoch die (hohe) Politik: sie hat die Brüsseler Richtlinien jahrelang praktisch negiert und nicht in entsprechende Gesetze umgewandelt. Gleichermäßen zu kritisieren sind die Autohersteller: sie haben ihre Dieselmotoren technisch nicht gesetzesgemäß ausgestattet. Inzwischen wird eine neue Norm, dargestellt durch die E 6-Plakette, propagiert, mit der jeder Dieseltreiber sein Fahrzeug angeblich überall gesetzeskonform nutzen kann. Jedenfalls nach den Behauptungen des Verbands der Deutschen Automobilindustrie.

Das wird vom Automobilclub ADAC aber bereits bestritten. Seine Messungen (bei Straßenbetrieb!) beweisen, dass gut ein Drittel der Diesel-PKW, welche mit der bereits seit Jahren bestehenden E 5-Plakette ausgestattet sind, im realen Straßenverkehr besser sind als das schlechteste Drittel der zukünftigen E 6-Norm. Beispiel: der Volvo V 40 mit E 5-Plakette stieß bei ADAC-Messungen 120 Milligramm pro Kilometer aus, der Volvo S 60 mit E 6-Plakette dagegen satte 1167 mg/km! Letzterer dürfte also in Stuttgart das Neckartor durchfahren, der weitaus sauberere V 40 hingegen nicht. Die Experten des ADAC erwarten, dass erst mit der im Straßenverkehr überprüften E 6-Norm die Kunden hinreichend sicher sein können, dass sie ihr neues Fahrzeug überall benutzen dürfen. Diese Dieselskategorie wird jedoch in den meisten Fällen erst im Herbst bei den Händlern stehen.

Fazit: Bis dahin müssen die Dieselnutzer Fahrverbote oder City-Maut (wie in Köln) fürchten. Außerdem droht ihnen auf jedem Fall ein hoher Wertverlust ihres Fahrzeugs beim Wiederverkauf. Das Aussperren von knapp 13 Millionen Diesel-Autos in der City wirkt sich wie eine kalte Enteignung aus. Für die Automobilindustrie ist es gleichzeitig ein gigantisches Konjunkturprogramm.

Das Feinstaubproblem: dem Autofahrer zugeschoben

Eine andere Sau wird seit Jahren mit dem Feinstaubproblem (PM₁₀) durchs Dorf getrieben. Feinste Staubteilchen mit einem Durchmesser bis zu 10 Mikrometer können bis in die Lungenbläschen vordringen. Dort lagern sie sich ab und rufen Entzündungen hervor, bzw. erhöhen das Risiko für einen Herzinfarkt. Noch in den 70er Jahren lagen in Deutschland ganze Regionen unter einer Smog-Wolke, wie heute noch Peking oder Schanghai in China. Hierzulande ist das Feinstaubproblem inzwischen drastisch gesunken. Das liegt vor allem an den Partikelfiltern, die mit Einführung der E 4-Norm in die Dieselaautos eingebaut sind.

Im Stuttgarter Talkessel jedoch, wo sich der Feinstaub bei Inversionswetterlagen sammelt, werden diese Grenzwerte weiterhin alljährlich überschritten. Die Stadtverwaltung setzt nun um, was die Landesregierung unter Ministerpräsident Winfried Kretschmann Anfang 2017 beschlossen hat: sie verhängt Fahrverbote für alle Diesel-PKW, welche die neueste Abgasnorm E 6 nicht erfüllen. Zehntausende Autofahrer müssen, nach Abschätzungen des ADAC ,vor den Toren der Stadt bleiben. Sogar all jene, die sich noch 2015 einen Neuwagen mit der Norm E 5 zugelegt haben.

Inzwischen ist wohl bekannt, dass Feinstaub nicht nur in KFZ-Motoren, sondern auch in Industrieanlagen, wie Kraftwerken, und vor allem in den kaum zur Gänze überprüfbaren Holzöfen vieler Bürger entstehen. Aber auch durch den Abrieb an Reifen und Bremsen der Autos, wie oben bereits erwähnt. Deshalb hat ein anderer Grüner, der Stuttgarter OB Fritz Kuhn, eine neue Variante der „Schwäbischen Kehrwoche“ angekündigt: spezielle Kehrfahrzeuge durchfahren nun die Stuttgarter Innenstadt und kehren maschinell den dort abgelagerten Feinstaub (samt Dreck) auf. Offensichtlich mit Erfolg, denn der Stadtrat hat bereits eine Ausschreibung zur Beschaffung weiterer Kehrmaschinen veranlasst.

Das Ende des Diesels?

Die anhaltende Diskussion über die Zukunft des Dieselmotors sorgt bereits für sinkende Verkaufszahlen. Die Deutschen kaufen wieder mehr Autos mit Benzinmotoren. Im März sind die Neuzulassungen für Dieselneuwagen um fast 3 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat gefallen. Der Dieselanteil liegt damit nur noch bei 40 Prozent, früher waren es fast 50 %. Die Experten erwarten, dass die Verkaufszahlen für Diesel weiter zurück gehen werden, u. a. wegen der strengen Abgasvorschriften , welche die Fahrzeuge verteuern werden.

Das Problem mit den Millionen alter Dieselmodelle der Abgasnormen E 4 und E 5 wird jedoch bleiben. Ihre Besitzer werden happige Wertverluste erleiden, denn die eventuelle Nachrüstung mit Motoren der Klasse E 6 wäre viel zu teuer. Ein Abgesang auf den Dieselantrieb kommt jedoch noch zu früh: denn noch trägt der Dieselmotor wegen seiner Sparsamkeit viel zur Einhaltung der Grenzwerte beim Kohlendioxid bei.

Einigen Trost findet die verunsicherte Dieselmgemeinde einstweilen bei der Bundeskanzlerin Angela Merkel. Beim saarländischen Wahlkampf in St. Wendel hat sie den Diesel wie folgt gelobt:

Wenn ihr ein Dieselauto kauft, dann kauft ihr ein Auto, das umweltfreundlich ist. Für den Klimaschutz ist das Dieselauto heute ein genauso gutes Auto, wie es gestern und vorgestern war“

Die Kanzlerin muss es wissen. Sie fährt Diesel – neben Benzinern.

- [Diesel](#)
- [Fahrverbot](#)
- [Feinstaub](#)
- [Stuttgart](#)

5 Kommentare

1.



Dr. Klaus Sander

[24. April 2017 um 16:21](#)

zum Feinstaub:

Die größeren Verursacher waren damals mit Braunkohle beheizten Wohnungen und die Zweitaktmotoren. Kraftwerke würde ich nicht als Feinstaubverursacher so einordnen. Die haben heute ebenfalls starke Filter eingebaut. Die größten Feinstaubverursacher sind die Eisenbahnen, Straßenbahnen und noch mehr die U-Bahnen. Das wurde durch Messungen bewiesen:

<https://tinyurl.com/mo8m3hv>

<https://tinyurl.com/myaj9q8>

Hier kann man auch einzelne Messwerte im Vergleich zu Dieselaautos nachlesen:

<https://tinyurl.com/lzop4ap>

Weil Peking im Text genannt wurde, auch noch etwas anderes. Im letzten Teil der Serie „Die Rückkehr der Plagen“ bei 3 Sat wurde über einen recht alten Chinesen berichtet, der seit 60 Jahren gegen den Feinstaub in Peking kämpft. Wieviel Kraftwerke und Autos hatten die damals in Peking? Die Hauptursache ist die Wüste Gobi. Deshalb konnte ein anderer dort lebender Chinese in einem anderen Forum darauf hinweisen, dass nach zwei Tagen die Luft wieder sauber ist und das obwohl die Autos weiter gefahren sind, die Kohlekraftwerke weiter Strom erzeugten und ebenso weiter geheizt wurde.

zu den „Stickoxiden“:

Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid werden statistisch immer zusammengefasst, nach dem Motto erst Monoxid dann Dioxid. Doch wo gibt es das meiste Stickstoffmonoxid? Ja eine Quelle sind die Dieselaautos. Gleichzeitig wird es in Krankenhäusern eingesetzt. Neugeborene mit Lungenversagen müssen es ebenso einatmen wie Ältere bei Herzoperationen, Herzinfarkten, Lungenkrankheiten usw. Die würden sonst alle nicht überleben und die Sterberate würde wieder ansteigen.

<https://tinyurl.com/n4hodht>

Deshalb habe ich mir schon etwas humorvolles ausgedacht. Habe ich mal einen Herzinfarkt, renne ich auf die Straße, suche mir ein Dieselauto und atme ganz schnell am Auspuff ein.

Heute wird aus allem nur eine Katastrophe gemacht. Der Rest wird immer weggelassen.

[Zum Antworten anmelden](#)



2.

Fred F. Mueller

[24. April 2017 um 16:18](#)

Diesem Artikel muss widersprochen werden.

Hier werden die Horrorargumente grüner Industriefeinde nahezu undifferenziert wiederholt. Dabei werden u.a. arbeitsmedizinische Erkenntnisse ignoriert.

Erstens ist NO₂ kein Giftgas, sondern auch ein körpereigenes Gas. In der Medizin wird es z.B. bei Herzproblemen lebensrettend angewandt. Allerdings kann es bei hohen Dosierungen reizend wirken. Das ist Arbeitsmedizinern schon seit vielen Jahrzehnten bekannt, weshalb es dafür sogenannte MAK-Werte gibt. Diese Werte für die „Maximale Arbeitsplatz-Konzentration“ liegen viel höher als das, was die Politik aufgrund grüner Demarchen in der Gesetzgebung für den Strassenverkehr festgelegt hat. Man beachte: Die Arbeitsmedizin hat wissenschaftlich einwandfrei untersucht, was dem Menschen am Arbeitsplatz 8 h am Tag und 5 Tage die Woche und mehr als 10 Monate im Jahr gesundheitlich NICHT SCHADET. Die Politik ignoriert dies und benutzt ihre willkürlichen Grenzwerte als Hebel, um die Automobilindustrie regelrecht zu vernichten. Bitte auch bei EU-Politik nie vergessen: In der EU gibt es viel mehr Länder ohne als mit Autoindustrie. Da eignet sich so etwas bestens als Mittel, missliebigen Exportweltmeistern kräftig vor das Schienbein zu treten. Ich empfehle zur Problematik dringend, den hier im Archiv verfügbaren Artikel „Dieselverbote? – Der Vernichtungsfeldzug gegen eine deutsche Top-Industrie“ zu lesen.

Darin wird auch auf die Feinstaubproblematik eingegangen. Dies ist auch so ein Lieblingsthema der Grünsozialisten, bei dem mit „angenommenen“, aufgrund dubioser Ansätze errechneter Verkürzungen der Lebensdauer und daraus abgeleiteten Todeszahlen hantiert wird. Dazu gab es bei EIKE kürzlich ebenfalls einen richtigstellenden Beitrag, der Titel ist mir leider entfallen. Abgesehen davon, dass hierzu auch im vorliegenden Beitrag sehr richtig angemerkt wird, dass die Feinstaubproblematik unabhängig von der Antriebstechnologie zu sehen ist und der Verkehr in der Regel nicht der Hauptverursacher ist.

Mfg

[Zum Antworten anmelden](#)

3.



Klaus Metzger

[24. April 2017 um 15:59](#)

Diesel-Fahrverbote sind eine politische Maßnahme auf dem Weg zur Abschaffung des Individualverkehrs. Mit Feinstaub haben sie nichts zu tun, denn Diesel mit Grüner Umweltplakette stoßen keinen Feinstaub mehr aus, das sagt auch der VCD:

„Mit dem geregelten Partikelfilter hat der Dieselmotor kein Partikelproblem mehr“, sagt Michael Müller-Görnert vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Berlin. Um die Grenzwerte der für Neuwagen im Jahr 2006 in Kraft getretenen Abgasnorm 5 (Grüne Umweltplakette) einzuhalten, sei der Filter unumgänglich gewesen. Mit ihm sei es möglich, Feinstaub bei Dieselmotoren fast vollständig zu beseitigen.“

Quelle: <http://tinyurl.com/l4dyhcb>

Da alle Städte, in denen Dieselfahrverbote diskutiert werden oder schon beschlossen sind, auch heute schon nur mit der Grünen Umweltplakette befahren werden dürfen, also die Abgasnorm Euro 5 erfüllen, ist das Dieselfahrverbot rein politisch zu begründen. Es geht (langfristig) um die Abschaffung des Individualverkehrs. Erst werden Dieselfahrzeuge politisch verdrängt, damit können die Hersteller die Grenzwerte für den CO₂ Ausstoß 2020 nicht mehr einhalten, sie müssen Milliarden Strafen zahlen, die werden auf den Autofahrer umgelegt, das Auto wird erheblich teurer und weniger Menschen können sich die individuelle Mobilität leisten. Als Ausweichbewegung wird vielleicht die Elektromobilität vorangetrieben, die ist aber auch erheblich teurer und hat damit den gleichen Effekt.

Merke: Alle Grünen Projekte verteuern das Leben der Bürger. Während aber die beamteten grünen Kernwähler sich dank hoher vom Steuerzahler erpressten Bezüge und Pensionen die propagierte Weltenrettung leisten können oder sogar selbst davon profitieren (siehe Wind- und Solarsubventionen), leiden die unteren Einkommensschichten. Nicht die sogenannten Reichen sind Schuld, dass es den sozial Schwachen immer schlechter geht, sondern die Grünen. Miete, Mietnebenkosten, Energiekosten, Lebensmittel, Mobilität, alles wird durch die Grüne Politik immer teurer. Das wäre mal ein lohnendes soziales Programm für den würseeligen Schulz. Aber da kommt nichts außer heißer Gerechtigkeits-Luft. Die sozial Schwachen bluten für Grüne Utopien. Wo bleibt der #grüneUngerechtigkeit?

[Zum Antworten anmelden](#)

4.



Bernhard Bühner

[24. April 2017 um 15:43](#)

Ich sehe einen Beitrag, der die Reglementierung der Bürger durch Grün-Politik, **realisiert von allen Parteien**, aufzeigt.

Weder die NOX, Feinstaub oder CO2 aus Dieselfahrzeugen tragen zu einer gesundheitlichen Beeinträchtigung bei. Wir haben Katalysatoren und Rußfilter. Das ist mehr als ausreichend.

Alle Plaketten, Bevorzungen und Bestrafungen gehören sofort abgeschafft.

Es gibt keinen Grund die Besitzer von Dieselfahrzeugen zu quälen.

Die gesetzlichen Grenzwerte sind willkürlich, ja kriminell.

Ich vermisste die Bereitstellung von Daten und Grenzwerten, ab welcher Konzentration wirklich gesundheitliche Schäden auftreten könnten.

Noch nie war die Luft so sauber wie heute.

[Zum Antworten anmelden](#)



5.

R. Kuth

[24. April 2017 um 14:17](#)

Wer hat denn die willkürlichen Grenzwerte (deren „Einhaltung“ vor Verwaltungsgerichten versucht wird einzuklagen) festgelegt?? Die EU-Kommissions-Diktatoren! Natürlich wird das jetzt VOR den Wahlen von den Blockparteien klein gehalten, aber im Herbst beginnt dann die Enteignungswelle. Bin selbst mit Firmentransportern dabei, vielen Dank!

Wie sieht das eigentlich in Athen, Warschau oder in Sofia aus? Haben die auch „unsere Probleme“, oder haben die jetzt alle neue Autos? Wahrscheinlich wird dort gar nichts gemessen!

[Zum Antworten anmelden](#)