Pro Jahr bläst die Menschheit 36 Milliarden Tonnen CO2 in die Atmosphäre - Stickstoffdioxid und andere Emissionspartikel nicht eingerechnet.

Gegenüber dem Zustand der Industrialisierung hat sich dieser Anteil um 43% erhöht bei einem Anstieg der mittleren Temperatur um 1 Grad Celsius.

Bis 2030 sollen in der EU die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um mindestens 40% reduziert werden. Deutschland ist meilenweit von diesem Ziel entfernt, dennoch schätzt laut Studie des Umweltministeriums die überwiegende Mehrheit der Deutschen die Umweltsituation in Deutschland als positiv ein.

Der Verkehrssektor inklusive des Flug- und Schiffsverkehrs hat einen gravierenden Anteil am giftigen Ausstoß von Feinstäuben (krebserregend) und Stickstoffdioxid. Der CO2-Ausstoß wird durch Dieselfahrzeuge nicht etwas gesenkt, sondern erhöht sich durch immer PS-stärkere und größere Dieselfahrzeuge.

Aus aktuellem Anlass stelle ich wichtige Aspekte zum Diesel in einem 10-Punkte Plan zusammen:

1. Stickstoffdioxid (NO2) entsteht überall dort, wo Material bei hohen Temperaturen verbrennt: In Verbrennungsmotoren und Feuerungsanlagen fossiler Brennstoffe (Kohle, Öl, Gas, Holz, Abfälle). Den höchsten Anteil NO2 liefert der Straßenverkehr, wobei vor allem in den Ballungsgebieten Dieselfahrzeuge die Hauptquelle sind.

„Stickstoffdioxide werden in allen diesen Prozessen nicht gezielt, sondern als unerwünschte Nebenprodukte erzeugt. Dabei gilt: Je besser die Verbrennung, desto höher die Temperatur und desto stärker die Stickstoffdioxid-Bildung. In katalytisch nicht beeinflussten Verbrennungsvorgängen entsteht als Hauptprodukt NO mit einem Anteil von über 90 bis 95 % am NO2.“ (Umweltbundesamt, Berlin 2017)

1. Als gesundheitsschädliches Reizgas dringt Stickstoffdioxid tief in die Lunge ein, es löst Entzündungsreaktionen aus und schädigt die Lunge. (vgl. Prof. Peters, Helmholtz-Zentrum München, München 2017)
2. Insbesondere die Luft in unseren Städten ist stark belastet von CO2, Stickstoffdioxid und Feinstäuben aus den Autoabgasen. Während die Feinstaub- und CO2-Belastung zurückging, stieg die Stickstoffdioxidbelastung. Selbst in der modernsten Schadstoffklasse Euro-6 liegt laut der Analyse des Forscherverbundes ICCT und Messdaten des Kraftfahrtbundesamtes lag der reale Stickstoffdioxidausstoß mit 500 – 1300 Milligramm pro Kilometer sogar weit über dem von modernen Lkw (210 Milligramm). Erlaubt sind 80 Milligramm pro Kilometer (EU-Grenzwert).
3. Technische Lösungen bieten aktuell so genannte SCR-Systeme (selektive katalytische Reduktion, auch AdBlue genannt). AdBlue befindet sich in einem Extra-Tank und wird in den Abgasstrom eingespritzt. Unter Einwirkung von Hitze entsteht Ammoniak, der wiederum mit den Stickoxiden reagiert und im SCR-Katalysator in ungefährlichen Wasserdampf und Stickstoff umgewandelt wird. Bei einem Kaltstart funktioniert dieses Prinzip jedoch nicht, aber auch diese technische Lücke wurde inzwischen geschlossen (Twintec).

„Real Driving Emissions“, so genannte RDE-Tests, die den Schadstoffausstoß im Realbetrieb messen, sollen in der EU ab September schrittweise eingeführt werden.

1. Die Automobilindustrie sollte aus meiner Sicht aufgefordert werden, alle Euro 5 und 6 Dieselfahrzeuge so sauber zu machen, wie es unsere Gesetze vorschreiben. Sehr viel wirksamer ist die Nachrüstung mit SCR-Katalysatoren. Diese Hardwarelösung lehnen die Automobilhersteller ab. Sie setzen auf Softwarenachrüstung, um die Fahrzeuge sauberer zu machen, so wie auf eigene „Abwrackprämien“.
2. Die Automobilindustrie muss gegenüber anderen Ländern, vor allem China, aufholen: Für umweltfreundliche Fahrzeuge und Transport- bzw. Mobilitätskonzepte.
3. Arbeitsplätze werden gesichert durch Innovativkraft eines weltweit agierenden Konzerns. Wer die Zukunft verschläft, gefährdet Arbeitsplätze und den Produktionsstandort.
4. Die schädlichen Subventionen im Verkehrsbereich müssen weg:
	1. Steuerprivileg für Diesel (7 Mrd. Euro pro Jahr)
	2. Dienstwagenprivileg (5 Mrd. Euro pro Jahr)
	3. Entfernungspauschale (5 Mrd. Euro pro Jahr)

Dieses Geld sollte investiert werden in einen zuverlässigen, bezahlbaren und qualitativ hochwertigen ÖPNV.

1. Der Staat muss sich endlich trauen, Rahmenbedingungen zu setzen und sich nicht von der Autolobby die Bedingungen vorsetzen lassen. Maßstab für Regierungshandeln müssen die Erreichbarkeit der Klimaziele sowie der Schutz unserer Gesundheit sein.
2. Weitere Maßnahmen sind notwendig:
	1. Wir brauchen ein ganzheitliches Konzept „Zukunft Mobilität“ aus Technik, Planung und politischen Rahmenbedingungen.
		1. Politische Rahmenbedingungen sind Gesetze, die einen Rahmen für eine zuverlässige und bezahlbare Mobilität setzen, ohne dass Menschen einen Privat-Pkw besitzen müssen: ÖPNV auf Straße und Schiene, Sharing-Modelle, individuell und regional angepasste Nutzungskonzepte, eine angemessene Infrastruktur.
		2. Technische Innovation beschränkt sich nicht nur auf umweltschonende Fahrzeuge, sondern vor allem auf digitale Steuerungskapazitäten im gesamten Verkehrsraum.
		3. Es gilt nicht die autofreundliche Stadtplanung, sondern die Umwandlung in lebenswerte Städte mit Räumen für Begrünung, viel mehr Platz für aktive Mobilität auf Rädern und zu Fuß sowie für Kommunikation.
		4. Technologieoffenheit (vgl. Diskussion um E-Busse)
	2. Konzepte für urbane Zentren unterscheiden sich von denen im ländlichen Raum. Die Nutzung von Pkw im ländlichen Raum steht immer noch an erster Stelle vor Bus und Bahn. Immer mehr Pendlerströme werden jedoch in Zukunft die bisherigen Staus verlängern und städtischen Anwohner\*innen die Luft zum Atmen nehmen.

Für den ländlichen Raum müssen wir deshalb dringend attraktive Alternativen auf Nahverkehrsstrecken entwickeln, aber außerdem Nutzungskonzepte entwickeln, die einen Umstieg auf Elektrofahrzeuge erleichtern.

* 1. Infrastruktur heißt nicht nur Straße, sondern zu einer guten Infrastruktur für alle Fahrzeuge, auch für Fahrräder, gehören Servicestationen, Ladesäulen, Abstellflächen, Unterstellmöglichkeiten, Sicherungssysteme, Sicherheitskonzepte usw.
	2. Mobilität der Zukunft ist multimodal und unter den Fahrzeugen optimal vernetzt.
	3. Rückbaumaßnahmen, Um- und Neubau werden das Bild des modernen Verkehrsraums begleiten: Fahrradmobilität braucht breitere und sichere Fahrbahnen, sie braucht Service sowie Transportqualität in Bahn und Bus.