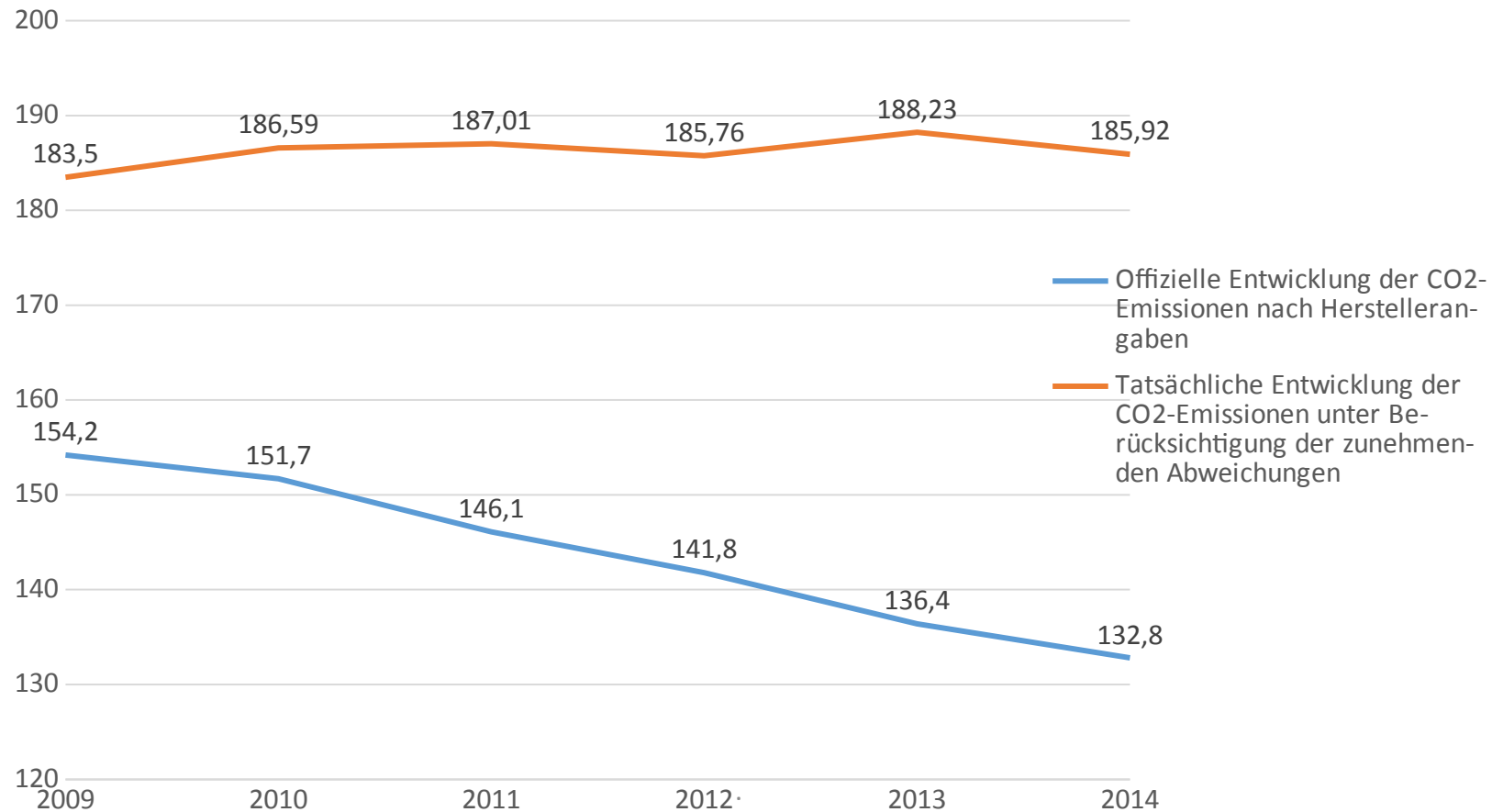


Klimafreundliche (und saubere) Fahrzeuge auf der Straße

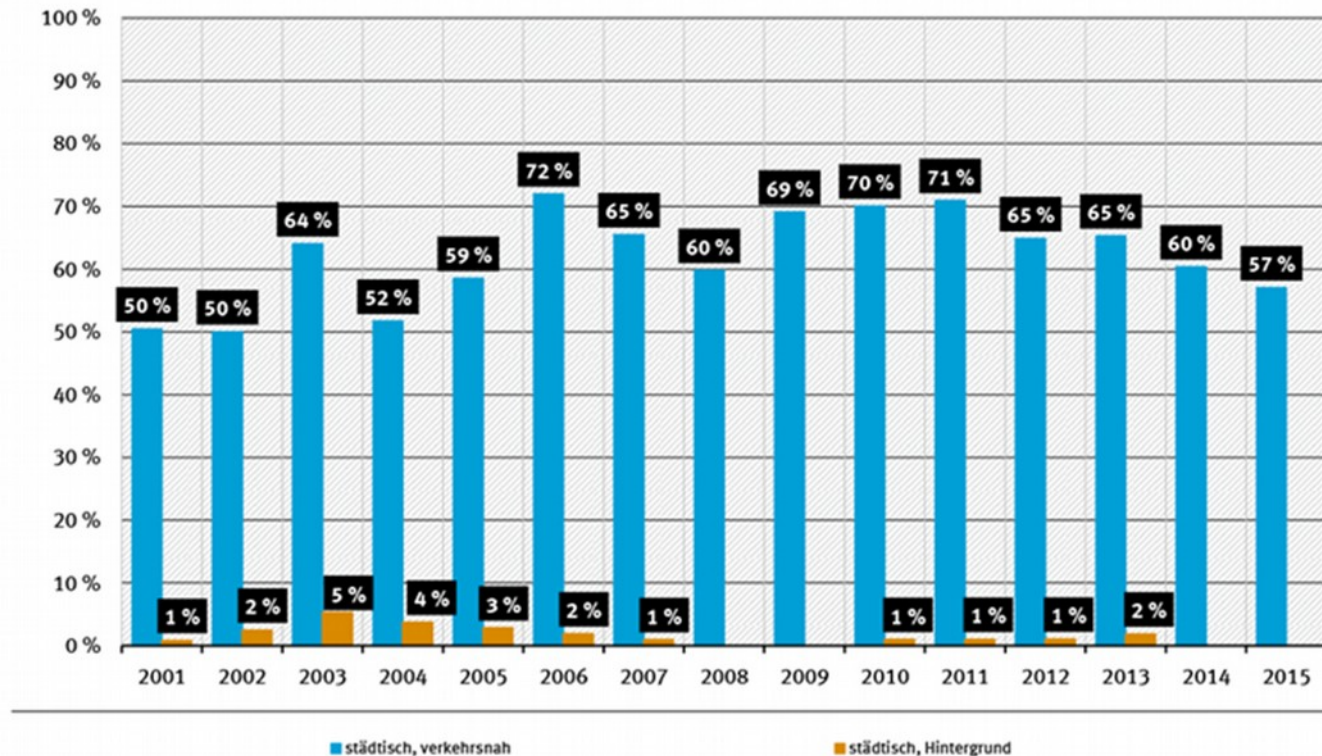
Hannover, 29. September 2017

CO₂-Realemissionen sinken nicht, auch wegen wachsender Lücke zwischen Labor und Straße





NO_x-Ausstoß insgesamt sinkt, aber nicht die Überschreitungen NO₂



Ein Diesel...

- darf mehr NOx emittieren als Benziner, warum eigentlich?
- ist nicht per se klimafreundlicher als andere Antriebe (vor allem Benzin-Hybride holen auf)
- wird aber besonders immer dann als Klimaretter gepriesen, wenn seine NOx Emissionen zur Sprache kommen
- Muss sauber werden, wenn er als Übergangstechnologie im Spiel bleiben will

Mehr Klimaschutz auf der Straße...

- braucht dringend eine ambitionierte Weiterentwicklung der CO₂ Grenzwerte mit verbindlichen Schritten für 2025 und 2030
- braucht eine deutliche Absenkung des Endenergiebedarfs – und damit „echte“ Effizienz, nicht nur auf dem Papier
- braucht Standards für alle Antriebe oder Kraftstoffe.

Weniger NOx auf der Straße ...

- braucht unabhängige Kontrolle der Emissionen von Fahrzeugen und Flotten (RDE, Remote Sensing) und Sanktionen
- braucht den Abbau von kontraproduktiven Subventionen, allen voran eine Anpassung der Kraftstoffbesteuerung
- braucht technologieneutrale Abgasstandards, ausgerichtet am Ziel der Einhaltung von Luftqualitätsstandards.

Mit Blick auf Klima *und* Luft

- Zwei zeitkritische Kriterien
- Von Vorteil: Weniger Emissionen und schrittweiser Ausstieg aus dem Verbrenner helfen beiden, dem Klima und der Luft
- Apropos schrittweise: Statt visionärer Aussichten zeitnahe Umsetzung wirksamer Maßnahmen für einen schrittweisen Weg zur Verkehrswende

Mit Blick auf „E“: Ein paar Anregungen

- Effizienz muss auch hier klares Kriterium sein
- Sind Subventionen und Förderprogramme sinnvoll definiert und miteinander kombiniert oder bauen wir uns gerade die Straßen zu mit „dummen“ Ladesäulen?
- Geringe Ressourcen verlangen von Anfang an ein umfassendes Management: Sind Fragen zu Recycling geklärt?

Vielen Dank!

Kontakt:
saar@duh.de