

Berlin, 8. September 2017

## Pressemitteilung

---

### **Faktencheck Feinstaub und Stickoxid: Städtische Luft wird immer sauberer**

- **Feinstaubquellen sind vielfältig und teils natürlichen Ursprungs**
- **Straßen-, Reifen- und Bremsabrieb sind größte Feinstaubquellen des Verkehrs**
- **Euro-6-Motoren mit AdBlue® haben Stickoxid-Thematik technisch gelöst**
- **Motorabgase spielen bei PM- und NO<sub>x</sub>-Belastung nur untergeordnete Rolle**

**UNITI fordert eine ideologiefreie, faktenbasierte Debatte über die Herkunft von Feinstaub und Stickstoffoxid in der Außenluft und lehnt Fahrverbote für Dieselautos ab.**

RA Elmar Kühn, UNITI-Hauptgeschäftsführer: *„Deutschland hat weltweit eine Spitzenposition im Bau von Verbrennungsmotoren. Eine Verteufelung des Dieselmotors aufgrund vermeintlicher Feinstaub- oder Stickoxidprobleme widerspricht den wissenschaftlichen Fakten und gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge ist Populismus, da es der Umwelt wenig bringt und die CO<sub>2</sub>-Bilanz Deutschlands deutlich verschlechtert.“*

Nach Daten des Umweltbundesamtes nahm die Feinstaubbelastung durch den Verkehr in Deutschland zwischen 1995 und 2015 um 60 Prozent ab, die Stickoxidemissionen konnten zwischen 1990 und 2015 um 70 Prozent reduziert werden<sup>1</sup> – jeweils bei in den Zeiträumen deutlich gestiegenem Verkehrsaufkommen.

So resümiert auch das Umweltbundesamt: *„Die Emissionen der klassischen Luftschadstoffe sind in den letzten Jahrzehnten deutlich gesunken. Der technische Fortschritt, der Wechsel hin zu emissionsärmeren Brennstoffen und letztendlich die nationalen und EU-weiten Vereinbarungen führten zu weniger Emissionen und sorgten für eine bessere Luftqualität.“*<sup>2</sup>

Trotzdem wird das Thema im Bundestagswahlkampf vermehrt diskutiert, der hocheffiziente Dieselmotor steht politisch zur Disposition. Die wissenschaftlichen Fakten über die Herkunft der Luftschadstoffe rechtfertigen keine Fahrverbote für Dieselfahrzeuge.

---

<sup>1</sup> Umweltbundesamt (2017): Emissionen ausgewählter Luftschadstoffe nach Quellkategorien  
[http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/3\\_tab\\_emi-ausgew-luftschadst\\_2017-06-12.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/3_tab_emi-ausgew-luftschadst_2017-06-12.pdf)

<sup>2</sup> Umweltbundesamt (2015): Trend der Luftschadstoff-Emissionen  
<http://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/emissionen-von-luftschadstoffen/trend-der-luftschadstoff-emissionen>



### **Faktencheck: Feinstaub**

Nach Daten des Umweltbundesamtes haben 371 der 374 Messstationen (99 Prozent) den PM10-Tagesgrenzwert im Jahr 2015 eingehalten. Lediglich Stuttgart, Weimar und Berlin wiesen Überschreitungen auf. Der Anteil des Straßenverkehrs an den freigesetzten Partikeln ist mit 14 Prozent gering. Zum Vergleich: Schüttgutumschlag 23 Prozent, Landwirtschaft 23 Prozent, Industrie 16 Prozent, Energie 14 Prozent.<sup>3</sup> Die Quellen des Feinstaubes in Deutschland sind also vielfältig und zu einem großen Teil nicht auf die innermotorische Verbrennung von fossilen Kraftstoffen zurückzuführen.

Der Autoverkehr ist lediglich für 5 bis 8 Mikrogramm des städtischen Feinstaubes verantwortlich, die Fahrzeugabgase selbst nur zu 2 bis 4 Mikrogramm. Ein bedeutsamer Teil des verkehrsbedingten Feinstaubes entsteht durch den **Abrieb von Reifen und Bremsen**, unabhängig vom eingesetzten Motorsystem, und die **Aufwirbelung durch den Verkehr**.<sup>4</sup> Bei Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern findet eine deutliche Reduktion der Feinstaub-Emissionen statt. Die gefilterten Abgase enthalten einer Studie des Karlsruher Instituts für Technologie zufolge sogar geringere Mengen Feinstaub als die Umgebungsluft. Da der Anteil der Fahrzeuge mit Partikelfiltern kontinuierlich zunimmt, wird sich die vom Verkehr verursachte Belastung durch Feinstaub weiter reduzieren.<sup>5</sup>

Die **Sonneneinstrahlung** trägt bereits im Jahresdurchschnitt durch Erwärmung des Bodens und damit Aufwirbelung der staubigen Luft zu 40 Mikrogramm Feinstaub bei – bei einem Grenzwert von 50 Mikrogramm.<sup>6</sup>

Weitere nennenswerte Feinstaubquellen sind:

- der **Schiffsverkehr**. Nach NABU-Messungen emittieren große Kreuzfahrtschiffe durchgängig die rund dreißigfache Menge an Feinstaub, die eine Großstadtkreuzung aufweist – bis zu 475.000 Partikel pro Kubikzentimeter;<sup>7</sup>
- das **Silvesterfeuerwerk**. Es setzt jedes Jahr rund 4.000 Tonnen Feinstaub frei, dies entspricht etwa 15 Prozent des Feinstaubausstoßes von Autos und Lkw im ganzen Jahr;<sup>8</sup>
- **Kerzen**. Auch das Verbrennen von Kerzen und Räucherstäbchen führt zu einer Feinstaubbelastung von mehreren 100 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft.<sup>9</sup>

<sup>3</sup> Umweltbundesamt (2016): Feinstaub

<http://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/feinstaub>

<sup>4</sup> Dresdner Neuste Nachrichten (21.07.2017): Interview mit Verkehrswissenschaftler Prof. Matthias Klingner

<http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Dresdner-Professor-fordert-ideologiefreie-Debatte-ueber-Schadstoffe-durch-Autoverkehr>

<sup>5</sup> Toedter, Olaf et al. / KIT (2017): Der Einfluss des Dieselmotors auf die Luftqualität

[https://www.researchgate.net/publication/318565125\\_Der\\_Einfluss\\_des\\_Dieselmotors\\_auf\\_die\\_Luftqualitaet\\_Influence\\_of\\_Diesel\\_Engines\\_on\\_the\\_Air\\_Quality?enrichId=rgreq-7b2171b1d226ab294f049396421da703-](https://www.researchgate.net/publication/318565125_Der_Einfluss_des_Dieselmotors_auf_die_Luftqualitaet_Influence_of_Diesel_Engines_on_the_Air_Quality?enrichId=rgreq-7b2171b1d226ab294f049396421da703-)

[XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzMxODU2NTEyNTtBUzo1MTgxODI4NzY0NjcyMDBAMTUwMDU1NTgzMzY4Nw%3D%3D&el=1\\_x\\_2&\\_e\\_sc=publicationCoverPdf](XXX&enrichSource=Y292ZXJQYWdlOzMxODU2NTEyNTtBUzo1MTgxODI4NzY0NjcyMDBAMTUwMDU1NTgzMzY4Nw%3D%3D&el=1_x_2&_e_sc=publicationCoverPdf)

<sup>6</sup> Dresdner Neuste Nachrichten (21.07.2017): Interview mit Verkehrswissenschaftler Prof. Matthias Klingner

<http://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Dresdner-Professor-fordert-ideologiefreie-Debatte-ueber-Schadstoffe-durch-Autoverkehr>

<sup>7</sup> NABU (2017): Erneuter Beleg für hohe Abgasbelastung bei Kreuzfahrtschiffen

<https://www.nabu.de/news/2017/05/22367.html>

<sup>8</sup> Umweltbundesamt (2016): Dicke Luft zum Jahreswechsel

<http://www.umweltbundesamt.de/themen/dicke-luft-jahreswechsel>

<sup>9</sup> ebd.

### **Faktencheck: Stickoxid**

Wie oben beschrieben konnten die Stickoxid-Emissionen des Verkehrssektors seit 1990 durch Fortschritte in der Motorentechnik um über zwei Drittel gesenkt werden.<sup>10</sup> SCR-Katalysatoren mit AdBlue® reduzieren den Stickoxid-Ausstoß moderner Dieselmotoren bereits heute um bis zu 80 Prozent.<sup>11</sup> Die strengen EU-NO<sub>x</sub>-Grenzwerte werden deshalb immer besser eingehalten.

Während in Stuttgart im Jahr 2006 am Neckartor noch an 853 Stunden der zulässige Stickoxid-Grenzwert überschritten wurde, war das 2014 nur noch in 36 Stunden der Fall – also an lediglich 0,4 Prozent der Stunden im Jahr.<sup>12</sup> Das Umweltbundesamt prognostiziert bis 2030 eine weitere starke NO<sub>x</sub>-Reduzierung.<sup>13</sup>

Eine konzentrierte Strategie zur NO<sub>x</sub>-Minderung für besonders belastete Orte ist zielführender als eine ganze Technologie, wie den hocheffizienten Dieselmotor, in Verruf zu bringen oder gar zu verbieten.

---

<sup>10</sup> Umweltbundesamt (2017): Emissionen ausgewählter Luftschadstoffe nach Quellkategorien  
[http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/3\\_tab\\_emi-ausgew-luftschadst\\_2017-06-12.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/3_tab_emi-ausgew-luftschadst_2017-06-12.pdf)

<sup>11</sup> Stuttgarter Zeitung (07.07.2016): Interview mit Prof. Dr. sc. techn. Thomas Koch, KIT  
<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.interview-mit-thomas-koch-der-diesel-ist-kein-stinker-mehr.a4529f5d-fe5c-468a-b369-e3352a46ef11.html>

<sup>12</sup> ebd.

<sup>13</sup> Umweltbundesamt (2014): Luftqualität 2020/2030: Weiterentwicklung von Prognosen für Luftschadstoffe unter Berücksichtigung von Klimastrategien  
<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/luftqualitaet-20202030-weiterentwicklung-von>



**Über UNITI:**

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des Mineralölmittelstandes in Deutschland. Täglich kommen über 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder betreiben 120 Bundesautobahntankstellen und rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment. Am Autogasmarkt beträgt der Anteil der UNITI-Mitglieder rund 42 Prozent. Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent. Die etwa 1.300 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

**Pressekontakt:**

Dr. Robert Borsch

Referent für Kommunikation

Tel.: (030) 755 414-416

Fax: (030) 755 414-363

E-Mail: [borsch@uniti.de](mailto:borsch@uniti.de)

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.