

Effizienter Klimaschutz statt kurzsichtige Technologiediskriminierung!

- Die Bundesregierung sollte sicherstellen, dass Deutschland und Europa beim Klimaschutz voranschreiten. Oberstes Ziel muss sein, **CO₂-Emissionen mit den geringsten Belastungen für Bürger und Unternehmen und wirtschaftlichem Sachverstand einzusparen.**
- Auf keinen Fall dürfen die Fehler einer überzogenen nationalen Energiewende zu Lasten von Wirtschaft und Verbrauchern nun im Verkehrssektor wiederholt werden. **Statt das Wirtschaftlichkeitsgebot vollends aufzugeben, bedarf es einer vernünftigen Kosten-Nutzen-Abwägung und Innovationen.**
- **Dieseltechnologie in Deutschland zu erhalten ist Klimaschutz**, da Verbrauch und CO₂-Ausstoß eines modernen Dieselmotors um rund 25 bzw. 15 Prozent unter dem eines Benziners liegen.
- **Dieselfahrzeuge von den Straßen zu verbannen wäre eine Sabotage der Klimaschutzziele.** Würden nur noch Benziner neuzugelassen, ergäbe sich jährlich eine Steigerung von über 600.000 Tonnen CO₂ (Rechenbeispiel VDA 2016). Ohne emissionsarme Dieseltechnologie wird auch das europäische CO₂-Ziel zur Flottenregulierung von 95 g/km ab 2020 nicht zu erreichen sein.

Technologieführerschaft Deutschlands bei Dieseltechnologie erhalten!

- **Deutsche Dieseltechnologie ist Spitzentechnologie**, deren wirtschaftliche Bedeutung für die deutsche Automobilindustrie im In- und Ausland beständig steigt. Jedes zweite 2016 in Deutschland produzierte Auto war ein Diesel und jeder zweite Diesel, der in Westeuropa verkauft wurde, trägt ein deutsches Markenzeichen. Bei mittleren und schweren Nutzfahrzeugen hat Diesel bei Produktion und Export sogar einen Anteil von 99 Prozent.
- Mit Dieseltechnologie verbundene **etablierte Wertschöpfungsketten im bedeutendsten Industriezweig Deutschlands aus wahlkampfaktischen Gründen zu gefährden, ist industriepolitisch unverantwortlich.** Aufgrund der weltweiten Technologieführerschaft hängt ein maßgeblicher Anteil der derzeit 800.000 Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie direkt und indirekt am Dieselantrieb. Dies betrifft die Hersteller, aber vor allem auch die deutschen Automobilzulieferer.
- **Die Diskriminierung von deutscher Diesel-Hochtechnologie und Verbrennungsmotoren allgemein gilt es zu verhindern**, da hierdurch nicht nur großes Potenzial zur wirtschaftlichen Einsparung von CO₂ leichtfertig verschenkt, sondern zudem **Innovationspfade für Hybridtechnologien und alternative Kraftstoffe (Power to liquid) verstellt** würden.
- **Die deutsche Automobilindustrie hat beim Feinstaub- und Rußpartikelaustritt enorme Technologiesprünge geleistet.** Ein modernes Dieselauto stößt heute 98 Prozent weniger Stickoxide (NO_x) aus als vor 25 Jahren. Auch an den übrigen zwei Prozent wird die Industrie mit Hochdruck arbeiten.

Ideologische Verbote und überzogene Gängelung verhindern!

- **In den letzten Jahren hat sich die Luftqualität in Deutschland deutlich verbessert.** Gegenüber 1990 haben sich die Feinstaub-Emissionen in 25 Jahren mehr als halbiert. Bei CO₂ konnte trotz Energiewende nicht einmal ein Viertel der Emissionen im gleichen Zeitraum eingespart werden.
- **Der Verkehrssektor hat mit einer Einsparung von rund einer Million Tonnen mit Abstand am meisten zur Verminderung von NOX-Emissionen seit 1990 beigetragen** (Quelle: Umweltbundesamt). Trotz einer deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens hat gerade der **Straßenverkehr mit einer Verringerung von 70 Prozent einen großen Beitrag zur Feinstaubvermeidung geleistet.** Diesel-PKW's sind aktuell nur noch für ein Zehntel der NOX-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Ein Großteil des PKW-Feinstaubes stammt dabei vom Reifenabrieb und würde selbst bei Elektrofahrzeugen anfallen.
- **Ein Fahrverbot würde die Mobilität von 13 Millionen Dieselfahrzeugen einschränken.** Allein im PKW-Bestand wären vier von fünf Dieselfahrzeugen betroffen. Dies würde vor allem Pendler, Handwerker und Gewerbetreibende belasten: also diejenigen, die dieses Land mit ihren Steuern und Sozialabgaben finanzieren. Zudem bedeuten Fahrverbote eine Enteignung von Millionen von Verbrauchern, deren Fahrzeuge per Stichtag an Wert verlieren würden.

Innovationen auf die Überholspur setzen, Luftqualität weiter verbessern!

- **Vorgaben zur Luftqualität in Städten werden ohne Verbote durch Marktdurchdringung von modernen Dieselfahrzeugen erreicht.** Bis 2020 wird gut die Hälfte des Diesel-PKW-Bestandes über moderne schadstoffarme Euro-6-Diesels verfügen. Kurzfristige Fahrverbote per Gesetz sind unnötig und würden nur Pendler und Betriebe unverhältnismäßig belasten.
- **Überprüfbare Angaben der Hersteller für Schadstoff-Emissionen beim Fahrbetrieb unter Normalbedingungen sind dringend erforderlich,** um das Erreichen der Einsparungsziele zu überprüfen und Transparenz und Vertrauen sicherzustellen.
- **Um den Schadstoffausstoß aller Fahrzeuge zu reduzieren, gilt es, auf Innovationen zu setzen.** Bereits mit einem gleichmäßigen Verkehrsfluss und „grünen Wellen“ lassen sich die NOX-Emissionen in Städten um bis zu ein Drittel reduzieren. Zudem sollten adaptive Verkehrssteuerung und intelligente Verkehrsleitsysteme in die Breite getragen werden.
- **Chancen moderner Mobilitäts- und Logistikkonzepte nutzen!** Vernetztes und autonomes Fahren, Elektrifizierung und Shared Mobility sollten durch den Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur prioritär in städtischen Ballungsräumen und wichtigen Verkehrskorridoren sowie durch die Etablierung europaweiter Technologie- und Abrechnungsstandards ermöglicht werden.