

Mehr Autos - weniger Emissionen in Stuttgart

Franz Biekert

Die expansive Entwicklung des Straßenverkehrs hat dazu geführt, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren den Hauptanteil der Luftschaadstoffe Kohlenmonoxid und Stickoxide und einen nicht unerheblichen Teil der flüchtigen organischen Verbindungen emittieren.

Deshalb schreibt die Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (STVZO) für die Zulassung neuer Kraftfahrzeuge und das Abgasverhalten in Betrieb befindlicher Kraftfahrzeuge die Einhaltung bestimmter Emissionsgrenzwerte für die Komponenten Kohlenmonoxid (CO), Stickstoffoxide (NOx), flüchtige organische Verbindungen (CH) und Partikel vor.

Am 1. Juli 1997 trat das Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen in Kraft. Durch dieses Gesetz wurde die KFZ-Steuer an die Abgasemission der Fahrzeuge angepasst.

Die europaweit gültigen Richtlinien können in 5 Schadstoffklassen einge-

teilt werden, wobei in die Gruppe der „sonstigen Pkw“ die Oldtimer fallen, die keiner Schadstoffreglementierung unterliegen, sowie ältere Pkw mit wenig oder ohne Schadstoffregulierung. Die Pkw in der Schadstoffklasse Euro 1 sind entweder schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm; die Pkw der Klasse Euro 2, seit 1997 Vorschrift, besitzen schon einen geregelten Katalysator und unterliegen strengerer Schadstoffgrenzen. Die Pkw der Klasse Euro 3 stoßen mindestens 30 Prozent weniger Abgase aus, als die Pkw der Klasse Euro 2; die Pkw der Klasse Euro 4 stoßen nochmals 60 Prozent weniger Schadstoffe aus als die Pkw der Euro-Klasse 3 und gehören damit zurzeit zu den modernsten schadstoffarmen Autos.

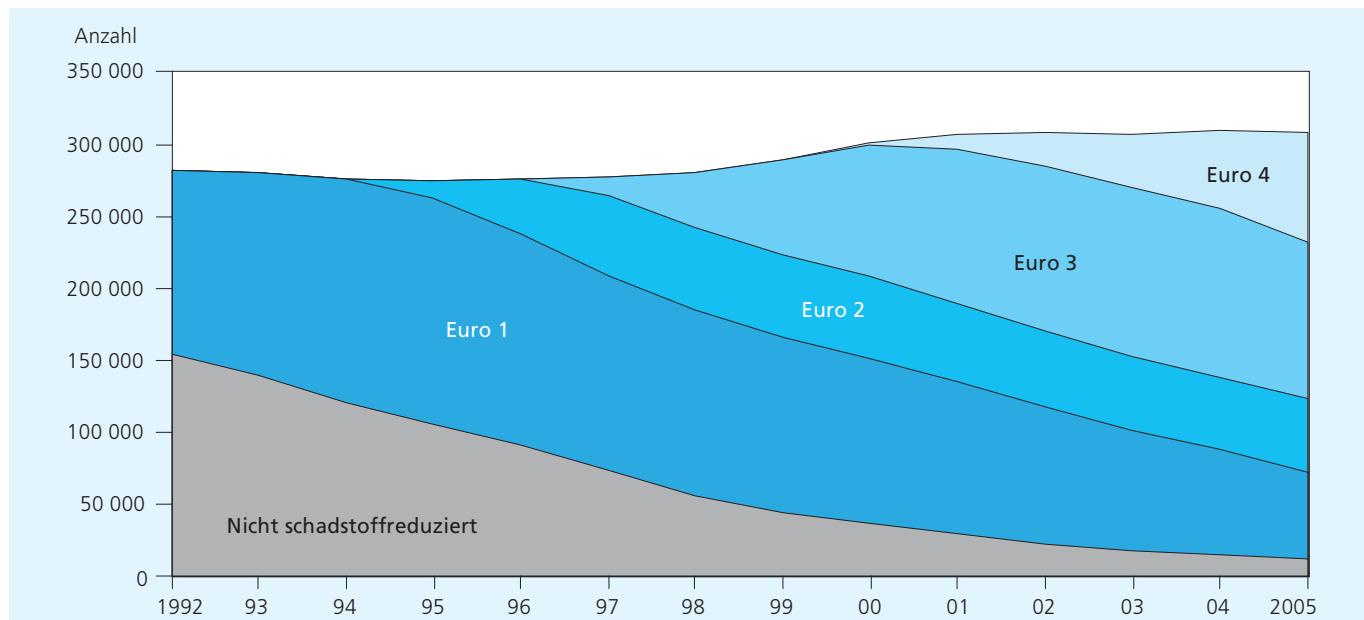
Von den 308 917 in Stuttgart zugelassenen Personenkraftwagen am 31. Dezember 2005 sind 25,1 Prozent in die schadstoffärmste Gruppe Euro 4 einzuordnen. 35,1 Prozent der Fahrzeuge entfallen in die Euro-Klasse 3 und 16,2 Prozent sind nach der Euro-Klasse 2 schadstoffreduziert. Fast jeder 5. Pkw in Stuttgart (19,6 %) fährt

noch immer ohne geregelten Katalysator durch Stuttgarts Straßen und 4 Prozent sind entweder Oldtimer-Fahrzeuge oder besitzen überhaupt keine Vorrichtung zur Schadstoffreduzierung.

Im Jahr 1992 betrug der Anteil der sogenannten „Dreckschleudern“ noch 54,8 Prozent an den in Stuttgart zugelassenen Personenkraftwagen. Das Bemühen der Stuttgarter Bürger „saubere“ Autos zu fahren, ist deutlich erkennbar, damit die Luft in Stuttgarts Straßen aber wirklich besser wird, müssen noch weitere Maßnahmen folgen.

Der Ausstoß von Kohlenmonoxid, flüchtigen organischen Verbindungen und von Rußpartikeln ist am größten, je mehr Beschleunigungs- und Bremsvorgänge auf ein Fahrzeug einwirken. Eine gleichmäßige und niedertourige Fahrweise ist aber nur möglich, wenn es gelingt, durch eine stauvermeidende Ampelkoordinierung, durch Einrichtung von „Grüne Welle“-Strecken und einem intelligenten Verkehrsleitsystem den Verkehr fließen zu lassen.

Personenkraftwagen in Stuttgart 1992 bis 2005 nach Emissionsgruppen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt